



Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri

**CAMERA DEI DEPUTATI  
IX COMMISSIONE TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

**PROPOSTE DI LEGGE RECANTI “MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA”**

**Audizione informale  
UNRAE - Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri**

**Roma, 12 marzo 2019**

## Presentazione

L'UNRAE è l'Associazione delle Case automobilistiche estere in Italia e rappresenta i principali segmenti del comparto *automotive*: autovetture, veicoli commerciali e industriali, autobus, rimorchi, veicoli rimorchiati e allestimenti, con le relative reti di assistenza tecnica e di ricambi originali.

Oggi sono 45 le Aziende associate all'UNRAE. Esse fanno parte di una realtà economica che, direttamente o indirettamente, registra nel nostro Paese un fatturato di € 53 miliardi. Le Case automobilistiche estere investono circa € 10 miliardi per acquisti di componentistica e € 10,5 miliardi per beni e servizi.

### Autovetture e Veicoli Commerciali



### Veicoli Industriali



### Autobus



### Rimorchi, Semirimorchi e Allestimenti



## Premessa

Nel presente **quadro di incertezza economica**, che alla fine del 2018 e nel primo scorcio del 2019 vede il mercato dei veicoli di fronte ad una nuova flessione, dopo un periodo di relativa ripresa, l'industria produttrice - che già ha investito notevoli risorse per aggiornare i propri prodotti in termini di maggior sicurezza, risparmio energetico e sostenibilità ambientale - vede profilarsi un periodo di **sfide tecnologiche crescenti**, che comporteranno intanto una transizione non facile verso **motorizzazioni ecologiche alternative**, con la **necessità che tale transizione sia accompagnata e guidata con attenzione e senso di responsabilità da tutti gli attori presenti sulla scena economica della mobilità e dei trasporti**, settori strategici sotto diversi punti di vista, comunque si guardi allo sviluppo del nostro sistema economico e sociale nel prevedibile futuro.

E' dimostrato che la mobilità delle persone e il trasporto di merci che si svolgono su strada mantengono in Italia un'importanza fondamentale, poiché il nostro Paese è caratterizzato da insediamento diffuso, essendo la struttura urbana e la distribuzione degli impianti di produzione, tranne poche eccezioni, distribuita su tutto il territorio nazionale.

Mentre stanno profondamente e rapidamente cambiando sia il quadro della domanda che quello dell'offerta di mobilità e trasporto, è necessario concentrare le risorse sulla promozione di una intermodalità ragionevole e programmata, integrando le varie modalità di trasporto in modo da sfruttare al meglio le caratteristiche di ciascuna, con l'obiettivo di massimizzare la sostenibilità complessiva del sistema dei trasporti.

**Gli scenari futuri indicano un sistema di mobilità e trasporto sempre più sostenibile, autonomo, connesso e condiviso, con autoveicoli sempre più sicuri ed emissioni sempre più contenute.**

Rispetto a questi scenari, ci troviamo oggi in una fase di transizione delicata, che deve essere guidata ed orientata verso obiettivi reali con misure razionali, evitando provvedimenti dogmatici o ideologici che finiscono per aumentare l'incertezza delle imprese e dei cittadini.

Perciò UNRAE esprime la preoccupazione che all'enunciazione di grandi obiettivi per il futuro non segua poi alcuna programmazione e non vengano indicati provvedimenti ed azioni concrete che ne consentano l'effettivo raggiungimento.

Ribadiamo con forza che questo processo di transizione, tanto più di fronte ai ritardi accumulati, non può basarsi su azioni disomogenee e scoordinate, ma va accompagnato, e che quindi vi è la necessità di stilare e mettere in atto una "**Agenda della transizione**": una *road map* che tenga conto del Paese reale e che serva da guida per gestire il cambiamento.

Questo significa tra l'altro seguire il **principio della neutralità tecnologica** nell'identificare, di tempo in tempo, le soluzioni per raggiungere i migliori standard effettivi di sostenibilità.

In tale logica, è necessario prevedere un **percorso graduale**, per tappe serrate ma coerenti, nell'ambito di una visione strategica chiara e integrata, che passi attraverso misure idonee a rinnovare il parco circolante e contemporaneamente ad attrezzare e preparare il Paese per recepire ed utilizzare le nuove tecnologie.

Secondo UNRAE, a tale fine sarebbe **utile istituire una “Cabina di regia”** della mobilità e dei trasporti che accompagni la transizione: un tavolo di lavoro istituzionale permanente sul tema della mobilità sostenibile e delle connessioni esistenti tra il traffico veicolare e la situazione ambientale, nonché le condizioni di sicurezza della circolazione.

Fatte queste premesse, UNRAE ritiene pertanto che nel quadro di riferimento descritto rientrino a pieno titolo le norme contenute nel Codice della Strada, considerata l'influenza che tali norme hanno - direttamente ed indirettamente - sulla filiera *automotive*, essendo vitale per le imprese poter programmare gli investimenti e svolgere la propria attività in un quadro di regole coerenti con l'esigenza di sviluppo armonico del sistema economico nel suo complesso, e di quello trasportistico - già sottoposto ad innumerevoli tensioni - in particolare, nonché poter adeguare prontamente il prodotto alle esigenze tecnologiche più avanzate e presentarsi sul mercato internazionale in adeguate condizioni di competitività.

## Indicazioni generali di modifica del Codice della Strada

In via generale, si sottolinea la **necessità urgente che la disciplina tecnica dei veicoli stradali sia al più presto rivista in modo organico, rimossa dal *Codice della Strada* in quanto tale e raccolta in un testo unico di più facile adeguamento alle norme internazionali (delegificazione).**

L'attuale situazione penalizza il settore produttivo dei veicoli e il relativo mercato in Italia, oltre a creare condizioni di palese squilibrio competitivo in alcuni ambiti specifici, come quelli del trasporto merci e del trasporto collettivo di persone.

Secondo UNRAE due criteri dovrebbero presiedere l'adeguamento alle norme tecniche internazionali di progettazione, costruzione e messa in circolazione dei veicoli:

- **non anticipare unilateralmente la disciplina di norme in preparazione presso le istanze internazionali ed europee**, seguendo piuttosto con attenzione la formazione delle stesse;
- **recepire prontamente, con provvedimenti amministrativi delegati dallo stesso Codice, gli aggiornamenti delle norme emanate in sede europea e internazionale.**

Le modifiche di aggiornamento delle normative tecniche di costruzione, omologazione e circolazione dei veicoli, avvenute nel tempo al livello di organismi comunitari e internazionali, concretizzatesi con l'emanazione di successivi Regolamenti e Direttive (per altro recepiti nell'ordinamento nazionale italiano con norme idonee ai sensi delle relative disposizioni di delega) trovano difficoltà di applicazione effettiva nel nostro Paese, in quanto non è mai stato variato in conseguenza il disposto del vigente Codice della Strada (D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285) e del relativo regolamento di esecuzione e di attuazione (DPR 16 dicembre 1992, n. 495) là dove disciplinano le stesse materie.

Per esempio, nel caso in cui le norme internazionali dettino nuove prescrizioni in materia di masse e dimensioni, da rispettarsi in sede di omologazione dei veicoli stradali, che possano essere introdotte nell'ordinamento nazionale in base a relative deleghe di legge al Governo, quelle prescrizioni - per quanto recepite - non possono poi essere interamente applicate se le corrispondenti norme di circolazione contenute nel testo del Codice della Strada non vengono adeguate in conseguenza.

Ma tali adeguamenti possono avvenire solo per il tramite di iter legislativi parlamentari, poiché il Codice della Strada che le contiene ha valore di legge.

E' allora evidente di per sé quanto possa essere complicato e lungo il processo di adeguamento a norme tecniche internazionali, obbligatorie in virtù dell'appartenenza dell'Italia agli organismi

internazionali che le emanano (ECE-ONU, UE), dovendo sottoporre la loro applicabilità ad una modifica di legge.

Nelle ultime due passate legislature, spesso in collaborazione con gli stessi uffici competenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, UNRAE - così come altre organizzazioni della filiera *automotive* in Italia - ha cercato le soluzioni possibili per ovviare alle più difficili (e talora assurde) situazioni che si sono venute a creare, in particolare per le imprese costruttrici e distributrici di veicoli industriali ed autobus, proponendo in vari modi ed occasioni le modifiche che si rendevano di volta in volta necessarie, senza tuttavia avere da parte del Parlamento l'attenzione che meritano i problemi creati dalle incongruenze che si sono manifestate tra norme nazionali preesistenti e norme europee o internazionali successivamente recepite.

Tali incongruenze hanno determinato confusione normativa, creando disagio tra le imprese costruttrici e distributrici di veicoli, nella stessa Amministrazione tecnica dei trasporti e - in particolare - tra le aziende dell'autotrasporto.

UNRAE è pertanto lieta di rappresentare a codesta Commissione sia le questioni di carattere generale sopra elencate, che impongono la revisione strutturale del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e del relativo regolamento di attuazione, sia le proposte che comunque dovrebbero portare ad una ormai indilazionabile modifica di alcune disposizioni presenti nel vigente Codice della Strada.

Nel farlo, UNRAE:

- chiede al Parlamento di concedere al Governo la più ampia delega possibile in materia di aggiornamento delle norme tecniche, anche nell'ambito del loro adeguamento alle disposizioni europee ed internazionali.
- chiede inoltre al Parlamento di rivolgere al Governo una particolare richiesta di impegno a:
  - **snellire le procedure necessarie per immatricolare, omologare e mettere in circolazione i veicoli**, in particolare i veicoli destinati ad essere allestiti per il trasporto di derrate deperibili (ATP) e di merci pericolose (ADR);
  - **adottare in maniera completa le procedure intese a fornire in tempo reale i dati di immatricolazione di tutti i veicoli**. Tali dati non sono necessari solo a fini statistici, ma anche a fini di sicurezza, consentendo la corretta individuazione dei veicoli in caso di controllo su strada e in occasione delle revisioni periodiche.

Avendo avuto modo di esaminare lo schema di Disegno di Legge recante delega al Governo per la modifica del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo Codice della Strada), UNRAE:

- ritiene indispensabile che le varie iniziative legislative aventi come oggetto l'argomento di questa audizione **vengano unificate in sede di esame parlamentare**, onde evitare la dispersione della materia nel suo complesso, che complicherebbe ulteriormente il già elaborato processo di formazione della norma complessiva;
- sottolinea - e condivide in particolare - tra i principi e i criteri direttivi per la revisione del Nuovo Codice dalla Strada indicati nello schema, che la **riorganizzazione delle disposizioni** del Codice avvenga secondo criteri di coerenza e di armonizzazione con le norme di settore nazionali, dell'Unione Europea e derivanti da accordi internazionali;
- ricorda che la **semplificazione delle procedure** che disciplinano le caratteristiche tecniche e costruttive dei veicoli devono essere concepite nella prospettiva di **ridurre tempi burocratici, costi e adempimenti** in capo all'industria e agli utenti.

UNRAE conferma infine la propria disponibilità a collaborare per il buon fine di ogni iniziativa normativa che vada nel senso di favorire il rinnovo del parco veicolare italiano, verso una effettiva maggior sostenibilità complessiva della mobilità e dei trasporti, mettendo a disposizione le sue conoscenze, esperienze ed informazioni, anche di carattere statistico, che provengono dal suo Centro Studi e Statistiche, dove si effettua l'elaborazione dei dati ufficiali di settore provenienti dal CED del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Pubblico Registro Automobilistico.

Il Centro Studi e Statistiche di UNRAE, peraltro, fa parte del SISTAN (Sistema Statistico Nazionale).

## Considerazioni e proposte su singoli articoli del Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285 recante “Nuovo Codice della Strada”.

Anche con riferimento alla comparazione effettuata dalla Segreteria della IX Commissione tra il testo del Codice della Strada attualmente in vigore e le PPdL: 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.1366 Maccanti, C.1358 Meloni, C.1368 Scagliusi e petizione n. 38.

### **Articolo 10 (Veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità)**

*(vedi C.1368 Scagliusi, articolo 2)*

Il trasporto eccezionale è materia complessa, che ha subito nel tempo diverse modifiche per varie ragioni. Sarebbe opportuno una semplificazione dell’impianto normativo al riguardo, che faccia chiarezza nel settore e garantisca il corretto esercizio del trasporto di merci in regime di eccezionalità in base a valutazioni oggettive sia dal punto di vista tecnico/economico che della sicurezza. A tal fine, si ritiene che il criterio fondamentale di riferimento per la revisione della materia debba essere quello della “indivisibilità del carico”.

- **UNRAE propone una delega al Governo per la revisione complessiva della materia.**

---

### **Articolo 47 (Classificazione dei veicoli)**

*(vedi C.1366 Maccanti, articolo 1)*

Prevedere la presenza dei sistemi per la guida assistita tra le caratteristiche generali costruttive e funzionali dei veicoli a motore appartenenti alle categorie N (N1, N2, N3) significa innovare unilateralmente a livello nazionale rispetto all’attuale disciplina europea, tenuto anche conto che proprio i citati sistemi di guida saranno a breve sottoposti a nuova disciplina nell’ambito della revisione del Regolamento quadro GRS (General Safety Regulation), Regolamento quadro UE con entrata in vigore prevista per ottobre 2019.

- **UNRAE non è favorevole, in base al criterio generale di non anticipare le norme tecniche internazionali ma adeguarsi prontamente ad esse.**



---

## Articolo 60 (Motoveicoli e autoveicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico)

### Comma 4

#### *Proposta UNRAE*

Si auspica una revisione della normativa che consenta di stabilire inequivocabilmente le caratteristiche che debbono avere i veicoli al fine della loro iscrizione negli specifici registri che ne qualificano l'effettivo interesse storico e collezionistico.

---

## Articolo 61 (Sagoma limite)

*(vedi anche C.219 Schullian, articolo 10)*

#### *Proposta UNRAE*

Al comma 2 dell'articolo 61 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo Codice della Strada) le parole:

**“gli autosnodati e filosnodati** adibiti a servizio di linea per il trasporto di persone destinati a percorrere itinerari prestabiliti possono raggiungere **la lunghezza massima di 18 m”**

sono sostituite con le seguenti:

**“gli autosnodati e filosnodati** adibiti a servizio di linea per il trasporto di persone destinati a percorrere itinerari prestabiliti possono raggiungere **la lunghezza massima di 18,75 m”**

#### *Motivazione:*

Secondo il combinato disposto degli Articoli 54 e 55 del vigente Codice della Strada, un filosnodato viene equiparato ad un autosnodato. Se ne deduce che, secondo quanto all'Articolo 61, comma c), punto 2, dello stesso Codice, autosnodati e filosnodati possono raggiungere la lunghezza massima di 18,00 metri. Tale articolo fa però ancora riferimento alla Direttiva CEE 96/53 che stabilisce le dimensioni massime dei veicoli, già recepita con Decreto dell'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 6 aprile 1998. Ma la citata Direttiva CEE 96/53 è stata successivamente modificata dalla Direttiva CEE 2002/7, recepita anch'essa in Italia con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 12 settembre 2003 (G.U. 7 novembre 2003, n.259), il quale recita in premessa che il sopra citato Decreto 6 aprile 1998 viene

modificato nel senso di portare la lunghezza massima ammessa per autosnodati/filosnodati a 18,75 metri.

L'articolo 61 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 258 (Nuovo Codice della Strada), che qui si propone di emendare, non è però mai stato conseguentemente aggiornato e continua a fare riferimento alla precedente Direttiva CEE 96/53, conducendo alla assurda situazione nella quale un veicolo lungo fino a 18,75 metri può essere regolarmente omologato in Italia a norma dell'Unione Europea, ma non può poi essere ammesso alla circolazione secondo la relativa norma nazionale contenuta nel vigente Codice della Strada. Si fa presente che la Direzione Generale MCTC del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, competente per l'omologazione e la messa in circolazione dei veicoli stradali, ha già in fase di avanzata esecuzione – ai sensi del Decreto 12 settembre 2003 (recepimento della Direttiva CEE 2002/7) – le prove relative all'omologazione di un veicolo di lunghezza superiore ai 18,00 metri, e che altri veicoli saranno presto presentati all'omologazione, poiché il prodotto interessa diverse aziende italiane di trasporto pubblico locale.

In mancanza dell'aggiornamento tempestivo del Nuovo Codice della Strada, infatti, gli organi tecnici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per non interrompere a tempo indeterminato le operazioni per la messa in circolazione di tali veicoli, dovranno provvedere a concedere omologazioni limitate nel tempo e nel numero di esemplari, aumentando in tal modo la confusione normativa e l'incertezza operativa del settore dei trasporti pubblici locali, già in delicata situazione visti i problemi attuali della mobilità urbana.

➤ **UNRAE è favorevole. Si tratta di un adeguamento alla vigente normativa europea.**

In merito alla tematica della sagoma limite, UNRAE ricorda con l'occasione che in molti Paesi europei sono in fase di avanzata sperimentazione, o di esercizio su tratte stradali predefinite, complessi veicolari con lunghezza superiore ai 16,50 metri oggi prescritti, fino a 18 metri e oltre. Poiché non esiste una norma europea in tal senso, la circolazione di detti complessi può avvenire solo all'interno di ciascun Paese.

Anche in Italia è stata consentita la circolazione in via sperimentale a complessi fino a 18 metri di lunghezza totale, ferma restando la massa massima ammessa. UNRAE chiede ora al Parlamento di impegnare il Governo a considerare finita tale sperimentazione, acquisirne i dati e provvedere, se considerati positivi i risultati ottenuti, a redigere una norma che consenta a tutti i trasportatori di utilizzare complessi di 18 metri di lunghezza, composti da trattori e semirimorchi idonei prodotti da qualsiasi casa costruttrice, su percorsi individuati.

---

## Articolo 62 (Massa limite)

### *Proposta UNRAE*

L'ultimo capoverso del comma 3 dell'articolo 62 del D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della Strada): "Qualora si tratti di **autobus o filobus** a due assi destinati a servizi pubblici di linea urbani e suburbani la massa complessiva a pieno carico **non deve eccedere le 19 t.**" è sostituito dal seguente:

**"Qualora si tratti di veicoli a motore a due assi, alimentati con combustibili alternativi, diversi dagli autobus, la massa massima autorizzata di 18 t è incrementata della massa supplementare necessaria per la tecnologia a combustibile alternativo, per un massimo di una tonnellata. Per gli autobus a due assi la massa massima autorizzata è di 19,5 t."**

### *Motivazione:*

Le disposizioni della Direttiva 2015/719 sono state recepite nell'ordinamento giuridico italiano con Decreto del Ministro dei Trasporti del 6 aprile 2017, che reca in allegato l'aggiornamento delle disposizioni delle quali alla Direttiva base 96/53/CEE per le diverse classi di veicoli. **In particolare, al punto 2.3.1 di tale allegato si legge che - tra i veicoli a motore a due assi - per gli autobus è prevista espressamente una massa massima autorizzata di 19,5 t.** In Italia, in ottemperanza alle disposizioni del vigente Codice della Strada, articolo 62, comma 3, si è finora concessa l'omologazione per autobus a due assi: - con massa complessiva fino a 18 t se destinati al trasporto interurbano o turistico (classe II e classe III); - con massa complessiva fino a 19 t se destinati al trasporto urbano e suburbano (classe I).

Considerato ora quanto disposto dalla Direttiva 2015/719 (così come recepita in Italia con il citato Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti del 6 aprile 2017), che consente agli operatori del settore di circolare in tutti i Paesi dell'Unione con veicoli di massa massima autorizzata fino a 19,5 t, **si chiede di uniformare la normativa italiana relativa a quelle in vigore presso gli altri Paesi dell'Unione Europea, che si sono adeguati tempestivamente alle disposizioni della Direttiva 2015/719, secondo le quali per gli autobus a due assi è ammessa una massa massima di 19,5 t, indipendentemente dalla classe di appartenenza.**

UNRAE fa presente inoltre che si è venuta a creare nel frattempo una distorsione di concorrenza tra le imprese di autotrasporto di persone nel nostro Paese, poiché i trasportatori esteri possono

comunque circolare sulle strade italiane a 19,5 t, mentre le imprese italiane non possono superare le 18 t.

- **UNRAE è favorevole. Si tratta di un adeguamento alla vigente normativa europea.**

---

### **Articolo 80 (Revisioni)**

*Comma 8 (vedi C.1366 Maccanti, articolo 12)*

La Legge di Bilancio 2019 interviene positivamente sulla materia delle **revisioni dei veicoli pesanti** che, come noto, hanno un forte impatto sui temi della sicurezza della circolazione e dell'inquinamento. **L'affidamento delle operazioni di revisione ad operatori privati**, che peraltro va nella direzione sollecitata più volte da tutti i comparti del settore, potrà garantire, a condizione che le operazioni relative siano definite con cura e controllate severamente, il giusto assetto del controllo tecnico dei veicoli sopra le 3,5 ton, avvicinandolo alla dimensione europea più performante.

Il processo normativo così avviato dovrà essere completato con il Decreto ministeriale di attuazione. Si chiede al Parlamento di raccomandare al Governo l'adozione di soluzioni che siano orientate a garantire, tramite strutture e processi di qualità, un alto standard di esercizio dell'attività di revisione secondo tempi compatibili con le esigenze di lavoro delle imprese di trasporto e con la necessità di individuare con la massima severità i veicoli la cui anzianità può costituire elemento di rischio in termini di sicurezza della circolazione.

Al fine di promuovere il rinnovo del parco, si può prevedere che il sistema di certificazione dei veicoli sia reso più restrittivo in funzione dell'anzianità del veicolo stesso, obbligando i più vecchi ad accertamenti (revisioni) da effettuarsi con cadenze sempre più ravvicinate.

- **UNRAE è favorevole e propone di aggiungere alla prescrizione anche i veicoli trainati (rimorchi e semirimorchi) delle categorie O3 e O4.**

---

### **Articolo 168 (disciplina dei trasporti su strada dei materiali pericolosi)**

*(vedi C.1187 Bergamini, articolo 1 e C.1368 Scagliusi, articolo 9)*

I dispositivi di sicurezza indicati nelle proposte citate **sono già oggetto di normativa a livello europeo** nel Regolamento Generale per la Sicurezza (GRS), Regolamento UE n. 661/2009 o sono in fase di introduzione nell'ambito della sua revisione attualmente in discussione al livello europeo. Sempre con l'obiettivo di favorire l'allineamento delle prescrizioni nazionali a quelle

europee e internazionali, garantendo l'uniformità dei requisiti dei prodotto offerti sul mercato unico europeo, si raccomanda pertanto anche a questo proposito un pronto allineamento della normativa regolamentare italiana a quella europea allorché in vigore.

- **UNRAE non è favorevole, in base al criterio generale di non anticipare le norme tecniche internazionali ma di adeguarsi prontamente ad esse.**

---

### **Articolo 172 (Uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini)**

*Comma 1 (inserito dalla Legge n.117 del 1 ottobre 2018)*

Il Codice della Strada in vigore prevede che non sia possibile trasportare a bordo di veicoli appartenenti alle categorie internazionali N1, N2 ed N3 persone non direttamente coinvolte nell'attività di trasporto delle merci effettuata con quei veicoli.

Non si capisce quindi che senso abbia estendervi una norma che prevede il trasporto a bordo di bambini con età inferiore a quattro anni.

- **UNRAE propone di modificare la norma menzionando i soli veicoli di categoria M1.**

---

### **Articolo 227 (Appendice V del Titolo III) (Servizio e dispositivi di monitoraggio)**

*(vedi C.1366 Maccanti, articolo 2)*

Vale in generale quanto già affermato circa l'opportunità di adeguare la norma nazionale italiana alle disposizioni internazionali tecniche in vigore.

Il dispositivo di segnalazione acustica proposto non fa parte delle prescrizioni allo studio per la modifica del Regolamento Generale per la Sicurezza (GRS), Regolamento UE n.661/2009. Tuttavia, a norma dei Regolamenti UNECE 13 e 13H, l'avvenuta attuazione del comando del freno di stazionamento viene già segnalata visivamente attraverso l'accensione di apposita spia sul quadro strumenti del veicolo.

- **UNRAE non è favorevole, in base al criterio generale di non anticipare le norme tecniche internazionali ma di adeguarsi prontamente ad esse.**