

## ***MEMORIA***

***AUDIZIONE INFORMALE 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"***

*Tipo documento: Memoria  
Codice documento 101/2019  
Versione: v1r0  
Data: 8 marzo 2019  
Elaborato da: Fabio Dadati, Angela De Vito  
Approvato da: Toni Purcaro*

## SOMMARIO

1	INTRODUZIONE .....	4
2	DISAMINA DELLE PROPOSTE DI MODIFICA AL CODICE DELLA STRADA.....	6
2.1	DEFINIZIONI STRADALI E DI TRAFFICO (ART. 3) .....	6
2.2	REGOLAMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE FUORI DEI CENTRI ABITATI (ART. 6) E NEI CENTRI ABITATI (ART. 7) .....	7
2.3	SEGNALI ORIZZONTALI (ART. 40) .....	7
2.4	SEGNALI LUMINOSI (ART. 41) .....	7
2.5	UNIFORMITÀ DELLA SEGNALETICA, DEI MEZZI DI REGOLAZIONE E CONTROLLO ED OMOLOGAZIONI (ART.45) .....	8
2.6	VELOCIPEDI (ART. 50) .....	8
2.7	SAGOMA LIMITE E MASSA LIMITE (ARTT. 61-62).....	9
2.8	REVISIONI (ART. 80).....	9
2.9	REQUISITI PER LA GUIDA DEI VEICOLI E LA CONDUZIONE DI ANIMALI (ART. 115) .....	10
2.10	ESERCITAZIONI DI GUIDA (ART. 122).....	10
2.11	LIMITI DI VELOCITÀ (ART. 142).....	11
2.12	DIVIETO DI FERMATA E DI SOSTA DEI VEICOLI (ART. 158) .....	11
2.13	SISTEMAZIONE DEL CARICO SUI VEICOLI (ART. 164) .....	12
2.14	DISCIPLINA DEL TRASPORTO SU STRADA MATERIALI PERICOLOSI (ART. 168) .....	12
2.15	USO DEL CASCO PROTETTIVO PER GLI UTENTI DI VEICOLI A DUE RUOTE (ART. 171).....	13
2.16	USO DI LENTI O DI DETERMINATI APPARECCHI DURANTE LA GUIDA (ART. 173).....	13
2.17	CONDIZIONI E LIMITAZIONI DELLA CIRCOLAZIONE SULLE AUTOSTRADE E SULLE STRADE EXTRAURBANE PRINCIPALI (ART. 175).....	14
2.18	CIRCOLAZIONE DEI VELOCIPEDI (ART.182) .....	14
2.19	GUIDA IN STATO DI ALTERAZIONE PSICO-FISICA PER USO DI SOSTANZE STUPEFACENTI (ART. 187) .....	15
2.20	NOTIFICAZIONE DELLE VIOLAZIONI (ART. 201).....	15
3	CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE: L'ESPERIENZA DEKRA AL SERVIZIO DELLA COLLETTIVITA'.....	17
3.1	TRASPORTO SU GOMMA – VEICOLI COMMERCIALI (TRUCK) .....	19
3.2	LA MOBILITA' DELLE PERSONE .....	19
3.3	LA TECNOLOGIA AL SERVIZIO DELLA SICUREZZA .....	19
3.4	PER UNA MAGGIORE SICUREZZA NELLA MOBILITA' URBANA.....	20
3.5	PER UNA MAGGIORE SICUREZZA SULLE STRADE STATALI.....	21
3.6	PER UNA MAGGIORE SICUREZZA DI PEDONI E CICLISTI.....	22
3.7	PER UNA MAGGIORE SICUREZZA IN MOTO .....	22

## **1. INTRODUZIONE**

### **DEKRA General overview**

---

**DEKRA Italia per Camera Dei Deputati  
IX Commissione  
(TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)**

## 1 INTRODUZIONE

DEKRA, è una multinazionale tedesca leader per la sicurezza: stradale, sul lavoro, domestica. L'azienda, nata a Berlino nel 1925, è presente in 55 Paesi con oltre 43.000 dipendenti e si caratterizza come leader mondiale nei servizi al settore automotive. Di seguito alcuni volumi di servizi per anno realizzati a livello globale: 26 milioni di veicoli revisionati, oltre 1 milione di perizie e la gestione di oltre 100 mila sinistri; 700 mila le auto di flotte che DEKRA valuta prima che siano nuovamente immesse sul mercato dell'usato.

Presente da oltre vent'anni in Italia - con oltre 600 dipendenti e tecnici che lavorano ogni giorno al fianco di aziende leader nei settori della mobilità, industriale e della formazione - DEKRA affronta le sfide della competitività sul mercato e guida il cambiamento nel settore della mobilità su gomma e su rotaia, così come nel trasporto aereo e marittimo, operando costantemente per rendere più sicura e sostenibile la movimentazione di merci e di persone. Argomenti, questi, che costituiscono per DEKRA un impegno quotidiano.

Grazie anche ai risultati ottenuti nel 2018, DEKRA ha consolidato la sua posizione di azienda numero uno al mondo nel settore dei servizi Automotive e una posizione di leadership tra le prime tre nel settore TIC (Testing, Inspection, Certification). Da sottolineare che trattasi di azienda non quotata e non scalabile per cui indipendente al 100%.

Un interlocutore credibile, neutrale ed autorevole: questo l'obiettivo del Gruppo, che sta intensificando la sua partecipazione ai tavoli istituzionali in Italia, in Europa e nel mondo per mettere a disposizione dei principali *Stakeholders* e della collettività tutta il suo sapere tecnico nella ricerca della sicurezza assoluta.

Tra le varie iniziative istituzionali promosse, ogni anno dal 2008, DEKRA stila un Rapporto sulla Sicurezza Stradale messo gratuitamente a disposizione di tutti gli stakeholders a vario titolo coinvolti nella sicurezza stradale e presentato ai Governi di tutti i 55 Paesi in cui è presente, nonché all'Organizzazione delle Nazioni Unite. La pubblicazione, rappresenta una sintesi delle ricerche e delle analisi più rilevanti effettuate a livello globale dagli specialisti DEKRA della Sicurezza, con l'apporto degli organismi nazionali e sovranazionali interessati al tema sicurezza stradale. Ogni edizione del Rapporto è dedicata ad un tema specifico, che nel 2018 è stato il "Trasporto merci".

Numerose sono altresì le iniziative concrete che DEKRA promuove anche a livello internazionale, a favore degli utenti della strada più piccoli: i bambini. Ad essi, da oltre 15 anni, il Gruppo dedica la campagna "*Child Caps*": lo speciale berretto DEKRA attira l'attenzione di chi è alla guida - di giorno grazie al colore rosso, di sera per la fascia catarifrangente che profila il berretto nella sua interezza. Un progetto che, fino a oggi, ha portato alla distribuzione di oltre 2 milioni e settecentomila cappellini rossi: un segno tangibile dell'impegno DEKRA per la sicurezza stradale ad ampio spettro.

## ***2. DISAMINA DELLE PROPOSTE DI MODIFICA***

Principali punti di attenzione

---

DEKRA Italia per Camera Dei Deputati  
IX Commissione  
(TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

## 2 DISAMINA DELLE PROPOSTE DI MODIFICA AL CODICE DELLA STRADA

Le considerazioni che seguono prendono avvio dal raffronto tra l'articolo del vigente Codice della Strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, e le connesse proposte di legge oggetto di interesse come di seguito indicate:

- **SCHULLIAN ED ALTRI** in materia di verifica di funzionalità dei dispositivi di controllo della velocità dei veicoli (Atto Camera: **192**)
- **SCHULLIAN ED ALTRI** concernente l'adozione di criteri e limiti per la determinazione delle spese di accertamento e di notificazione delle violazioni in materia di circolazione stradale (Atto Camera: **193**)
- **SCHULLIAN ED ALTRI** concernente l'introduzione della definizione di «utente vulnerabile» per i conducenti di ciclomotori e motocicli (Atto Camera: **219**)
- **MOLTENI** in materia di abbigliamento tecnico protettivo per i conducenti e i passeggeri di ciclomotori e motoveicoli (Atto Camera: **264**)
- **COMAROLI ED ALTRI** in materia di segnalazione acustica o tattile degli attraversamenti stradali per agevolare i soggetti portatori di handicap (Atto Camera: **367**)
- **GUSMEROLI ED ALTRI** in materia di obbligo dell'uso del casco protettivo da parte dei ciclisti (Atto Camera: **777**)
- **DE LORENZIS ED ALTRI** in materia di sicurezza della circolazione e del trasporto delle biciclette (Atto Camera: **1051**)
- **PAGANI e PIZZETTI** in materia di macchine agricole d'epoca, circolazione dei veicoli immatricolati all'estero, targhe dei veicoli impegnati in competizioni motoristiche, requisiti per l'immatricolazione delle macchine agricole, esercitazioni di guida, uso di dispositivi elettronici durante la guida e possesso dei documenti di circolazione (Atto Camera: **1113**)
- **BERGAMINI** in materia di sicurezza del trasporto su strada dei materiali pericolosi (Atto Camera: **1187**)
- **MELONI E LOLLOBRIGIDA** in materia di parcheggi riservati alle donne in stato di gravidanza e ai genitori che trasportano bambini fino al terzo anno di età (Atto Camera: **1358**)
- **MACCANTI ED ALTRI** concernenti le caratteristiche dei veicoli, la disciplina della circolazione stradale, la tutela dei veicoli storici e il regime sanzionatorio delle violazioni (Atto Camera: **1366**)
- **SCAGLIUSI** in materia di disciplina della circolazione, caratteristiche e uso dei veicoli, accertamento dei requisiti per la guida, limiti di velocità e sanzioni per le violazioni (Atto Camera: **1368**)

### 2.1 DEFINIZIONI STRADALI E DI TRAFFICO (ART. 3)

L'articolo 1 della proposta di legge Schullian n. 219 interviene sulle definizioni del Codice della Strada al fine di introdurre la nozione di «utente vulnerabile», che si affianca a quella di «utente debole» (pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade). La nuova disposizione definisce «utenti vulnerabili» i conducenti di ciclomotori, motocicli nonché altri veicoli aperti a due o tre ruote, che meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade dei veicoli chiusi a quattro o più ruote o dalla presenza di ostacoli fissi sulla strada.

**DEKRA: parere positivo**

## **2.2 REGOLAMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE FUORI DEI CENTRI ABITATI (ART. 6) E NEI CENTRI ABITATI (ART. 7)**

L'articolo 2 della proposta di legge Schullian n. 219 modifica la disciplina delle ordinanze di regolazione della circolazione (emanate dagli enti proprietari delle strade fuori dai centri abitati e dal sindaco nei centri abitati) con la finalità di prevedere che esse possano consentire l'accesso e la circolazione di biciclette, ove sussistano idonee condizioni di sicurezza, nelle corsie riservate ai mezzi pubblici di trasporto o a determinate categorie di veicoli (sulla materia interviene altresì l'articolo 1 della proposta De Lorenzis).

**DEKRA: parere positivo**

## **2.3 SEGNALI ORIZZONTALI (ART. 40)**

L'articolo 6 della proposta di legge Schullian n. 219 interviene in materia di segnaletica orizzontale, consentendo negli incroci con semaforo delle strade di nuova costruzione, ovvero nel caso di rifacimento della segnaletica, di predisporre a terra una linea di arresto avanzata per le biciclette, rispetto alla linea d'arresto dei veicoli, ove l'ente proprietario lo ritenga coerente con le esigenze di sicurezza stradale (sulla materia interviene altresì l'articolo 1 della proposta De Lorenzis n. 1051).

**DEKRA: pericoloso per le biciclette, data la ridotta velocità di ripartenza rispetto al resto dei veicoli, parere positivo per motocicli**

## **2.4 SEGNALI LUMINOSI (ART. 41)**

La proposta di legge Comaroli ed altri n. 367 all'articolo 1 reca una modifica al Codice della Strada volta ad agevolare l'attraversamento della strada da parte dei soggetti portatori di handicap, e in particolare dei soggetti non vedenti. In particolare, viene previsto che gli attraversamenti pedonali semaforizzati siano dotati di segnalazioni acustiche o tattili, eventualmente anche abbinate, e strutturati con un tipo di pavimentazione che agevoli l'individuazione delle segnalazioni medesime, al fine di agevolare la mobilità dei soggetti portatori di handicap, e in parti-colare dei soggetti non vedenti.

**DEKRA: parere positivo**

L'articolo 7 della proposta di legge Schullian n. 219 modifica la disposizione sui segnali luminosi, aggiungendo la previsione che gli attraversamenti pedonali non semaforizzati, ove siano accaduti negli ultimi cinque anni incidenti mortali o con feriti, devono essere dotati a cura dell'ente proprietario della strada di appositi segnali luminosi di pericolo e di prescrizione, nonché di sistemi di videosorveglianza, qualora siano situati in prossimità di luoghi particolarmente frequentati da pedoni, quali scuole, presidi sanitari, centri per anziani o uffici pubblici. All'attuazione si provvede a valere sulle risorse derivanti dalle sanzioni amministrative per violazioni del codice della strada già destinate alla realizzazione di interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**DEKRA: parere positivo**

L'articolo 3 della proposta di legge Maccanti n. 1366 modifica il Codice della Strada relativamente alle segnalazioni luminose, introducendo un periodo minimo di cinque secondi per la durata della luce semaforica gialla.

**DEKRA: parere positivo**

*Le proposte DEKRA:*

- *Revisione delle infrastrutture con una configurazione più idonea per anziani e disabili*
- *Rendere obbligatoria l'illuminazione delle strisce pedonali, preferibilmente con corpi illuminanti.*

## **2.5 UNIFORMITÀ DELLA SEGNALETICA, DEI MEZZI DI REGOLAZIONE E CONTROLLO ED OMOLOGAZIONI (ART.45)**

L'articolo unico della proposta di legge Schullian ed altri n. 192, in linea con l'articolo 8 della proposta di legge Schullian 219, concerne la verifica periodica della funzionalità e della taratura dei dispositivi atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione.

In particolare è oggetto di modifica la disposizione del Codice della Strada che rimette al regolamento di attuazione la determinazione delle modalità di omologazione ed approvazione, fra l'altro, dei dispositivi atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione.

La modifica prevede di integrare la norma con un riferimento anche alla determinazione da parte del regolamento delle «modalità di verifica periodica delle funzionalità e della taratura» degli strumenti indicati, recependo quanto previsto dalla sentenza della Corte Costituzionale 29 aprile 2015 n. 113, che ha per l'appunto dichiarato la disposizione costituzionalmente illegittima nella parte in cui non prevede che tutte le apparecchiature impiegate nell'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità siano sottoposte a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura.

Ricorda, come precisato anche nella relazione illustrativa della proposta di legge che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 13 giugno 2017 n. 282, si è dato seguito alle previsioni della Corte costituzionale, prescrivendo la verifica periodica delle apparecchiature.

**DEKRA: parere positivo**

## **2.6 VELOCIPEDI (ART. 50)**

L'articolo 3 della proposta di legge Scagliusi n. 1368 modifica la definizione di velocipede, che attualmente si riferisce alle biciclette, anche a pedalata assistita, ricomprendendo tra questi anche i mezzi elettrici, concepiti per il trasporto di una sola persona di età non inferiore a sedici anni, con bilanciamento assistito ovvero dotati di due ruote in asse, con sistemi e sottosistemi di sicurezza ridondanti, che hanno una velocità massima di 20 km/h con possibilità di autolimitazione a 6 km/h. Si tratta dei c.d. segway, degli overboard, di monopattini e skateboard elettrici che rispettino queste caratteristiche.

**DEKRA: parere positivo**



## **2.7 SAGOMA LIMITE E MASSA LIMITE (ARTT. 61-62)**

L'articolo 2 della proposta di legge Scagliusi n. 1368 interviene sulla definizione di trasporto in condizioni di eccezionalità, aggiungendovi il trasporto effettuato con veicoli eccezionali di una cosa indivisibile, che ecceda i limiti di sagoma e di massa previsti dal Codice della Strada per i veicoli. Inoltre, per il trasporto di blocchi di pietra e degli altri elementi e manufatti già indicati nella vigente formulazione vengono modificati i limiti di massa complessiva, confermando il limite di 38 tonnellate per il trasporto su autoveicoli isolati a tre assi e di 48 tonnellate per gli autoveicoli isolati a quattro o più assi e stabilendo stabiliti i nuovi limiti di 72 tonnellate per i complessi di veicoli a cinque assi e di 86 tonnellate nel caso di complessi di veicoli a sei o più assi, con conseguente riduzione, rispetto alla disciplina vigente, da 108 a 86 tonnellate del limite massimo per i complessi di veicoli ad otto assi (che non vengono più menzionati); viene altresì specificato che i limiti si applicano quando almeno un carico delle cose indicate richieda l'impiego di veicoli eccezionali.

Sempre l'articolo 2 della proposta di legge Scagliusi n. 1368 interviene sulla disciplina delle autorizzazioni per la circolazione dei trasporti eccezionali.

**DEKRA: parere positivo**

## **2.8 REVISIONI (ART. 80)**

L'articolo 12 della proposta di legge Maccanti n. 1366 modifica la disposizione del Codice della Strada che disciplina la possibilità per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di affidare in concessione quinquennale ad imprese di autoriparazione le revisioni relative a veicoli a motore capaci di contenere al massimo 16 persone compreso il conducente, ovvero con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t, estendendo l'applicabilità di tale disposizione anche alle revisioni dei veicoli a motore aventi massa a pieno carico superiore a 3,5 t, ove siano destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata. L'attuazione della norma è rimessa ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro trenta giorni.

In particolare, l'articolo unico della proposta di legge Bergamini n. 1187 introduce l'obbligo, a decorrere dal 1° gennaio 2019, per tutti gli autocarri adibiti al trasporto di merci pericolose, oltre le 3,5 tonnellate di massa complessiva a pieno carico, di disporre di un tachigrafo digitale - in quanto più difficilmente soggetto a contraffazione rispetto a quello analogico - e, per gli stessi mezzi di prima immatricolazione, l'obbligo di disporre di sistemi di sicurezza attiva, indicati in un sistema di controllo della stabilità, un sistema contro i colpi di sonno e l'abbandono della corsia di marcia e un sistema di frenata automatica anticollisione.

**DEKRA: parere positivo**

### **Suggerimento ulteriore DEKRA:**

*Una delle principali criticità relative alla Sicurezza Stradale si individua nella vetustà del parco circolante di ogni categoria di mezzo presente sulle strade italiane.*

*Tale considerazione vale per le automobili, come per i veicoli commerciali leggeri e pesanti; ad esempio, i mezzi pesanti immatricolati dopo il 2015, che sono dotati di serie dei sistemi di frenata d'emergenza e mantenimento della corsia, sono solo l'11,9% sul totale, pari a 78.000 su 650.000; mentre per le auto l'età media è di 10 anni circa con oltre 13 milioni 300 mila veicoli antecedenti l'euro 4, pari al 36% del totale. Il parco circolante è di 37 milioni 160 mila automobili, di cui solo 5 milioni 272 mila (14,2%) euro 6.*

Queste evidenze richiamano alla necessità da un lato di investire per il rinnovo dei mezzi e dall'altro di porre la massima attenzione sulle revisioni e sui centri autorizzati che a loro volta necessitano di un controllo periodico dei requisiti.

Si propone quanto segue:

*Modello di business:*

- "modello francese": affiliare obbligatoriamente i singoli centri a grandi enti di supervisione che siano garanti dell'attività

*Periodicità revisioni:*

- revisione obbligatoria in caso di passaggio di proprietà (se precedente ai 6 mesi)
- revisione annuale dopo 160.000 km o dopo 15 anni

*Modalità revisione*

- introduzione revisione parziali con verifica esclusiva di eventuali particolari non risultati idonei senza dover ricorrere alla bocciatura completa e nuova revisione completa
- adeguamento tariffe ferme dal 2007

*Controlli sui centri*

- prevedere controlli obbligatori sistematici e cadenzati ogni 6 mesi da parte dal MIT (o autorità delegate) sui centri di revisione autorizzati

*Ruolo Ispettori*

- aumentare le competenze degli ispettori ad esempio su verifiche: installazione ganci traino, installazione impianti GPL/Metano, modiche caratteristiche costruttive e aggiornamento carta circolazione

## **2.9 REQUISITI PER LA GUIDA DEI VEICOLI E LA CONDUZIONE DI ANIMALI (ART. 115)**

L'articolo 14 della proposta di legge Schullian n. 219, modificando la disposizione sui requisiti per la guida dei veicoli e la conduzione di animali, aumenta i limiti d'età per la guida di veicoli pesanti. In particolare, sono innalzate **(i)** da 65 a 68 anni l'età massima per la guida di autotreni e autoarticolati la cui massa complessiva a pieno carico sia superiore a 20 tonnellate, prescindendo così dallo specifico attestato sui requisiti fisici e psichici a seguito di visita medica specialistica annuale, e **(ii)** da 60 a 65 anni l'età per la guida di autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di persone, prescindendo così dallo specifico attestato sui requisiti fisici e psichici a seguito di visita medica specialistica annuale. In entrambi i casi è inoltre aumentata da 68 a 70 anni l'età massima in caso di conseguimento di uno specifico attestato sui requisiti fisici e psichici a seguito di visita medica specialistica annuale.

**DEKRA: avanziamo dei dubbi in merito**

## **2.10 ESERCITAZIONI DI GUIDA (ART. 122)**

L'articolo 15 della proposta di legge Schullian n. 219 interviene in materia di esercitazioni di guida, con la finalità di allineare alla normativa europea le disposizioni relative alle esercitazioni pratiche di guida per il conseguimento delle patenti di tipologia AM, A1, A2 ed A. Viene in primo luogo consentito che le esercitazioni per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A con i corrispondenti veicoli

possano avvenire anche senza una persona in funzione di istruttore e viene soppressa la disposizione che limita ai soli luoghi poco frequentati le esercitazioni su veicoli nei quali non possa prendere posto, oltre al conducente, altra persona in funzione di istruttore.

**DEKRA: avanziamo dei dubbi in merito**

## **2.11 LIMITI DI VELOCITÀ (ART. 142)**

L'articolo 6 della proposta di legge Maccanti n. 1366 interviene in materia di limiti di velocità. In particolare, a seguito delle modifiche introdotte, l'innalzamento del limite massimo di velocità a 150 km/h - già contemplato per le autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, dotate di apparecchiature debitamente omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, in relazione alle caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato - viene stabilito direttamente dalla norma, anziché essere previsto come una facoltà per gli enti proprietari o ai concessionari. Sono fatti comunque salvi i fattori - intensità del traffico, condizioni atmosferiche prevalenti e dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio - che vanno tenuti in considerazione al fine di valutare la sussistenza delle condizioni per l'innalzamento del limite di velocità; viene invece meno il riferimento all'installazione degli appositi segnali.

**DEKRA: parere positivo**

L'articolo 16 della proposta di legge Schullian n. 291 introduce in primo luogo un nuovo specifico limite di velocità per gli autotreni costituiti da un autoveicolo M1 (cioè adibito al trasporto di non più di otto persone) o N1 (cioè adibito al trasporto di merci per non più di 3,5 tonnellate) e da un rimorchio 01 (con massa massima non superiore a 0,75 tonnellate) o 02 (con massa massima superiore a 0,75 tonnellate ma non a 3,5 tonnellate). Il nuovo limite è di 70 km/h fuori dai centri abitati e di 100 km/h sulle autostrade. Attualmente per tali veicoli il limite è quello previsto dalla disposizione citata in via generale per tutti i veicoli costituiti da un autoveicolo e da un rimorchio (70 km/h fuori dai centri abitati e 80 km/h sulle autostrade).

Viene inoltre prescritta una distanza minima di trecento metri tra l'avviso di segnaletica indicante l'obbligo di riduzione della velocità e la collocazione del sistema elettronico di rilevamento automatico della velocità.

**DEKRA: parere positivo**

## **2.12 DIVIETO DI FERMATA E DI SOSTA DEI VEICOLI (ART. 158)**

L'articolo 17 della proposta di legge Schullian n. 219 e articolo 11 della proposta di legge Scagliusi n. 1368 modificano la disposizione in materia di divieto di fermata e di sosta, consentendo la sosta delle biciclette sui marciapiedi e all'interno delle aree pedonali, in mancanza di apposite attrezzature di parcheggio; in ogni caso la bicicletta non deve creare intralcio ai pedoni e non deve essere collocata lungo i percorsi tattili per i disabili visivi.

**DEKRA: parere positivo**

L'articolo 1 della proposta di legge Meloni e Lollobrigida n. 1358 interviene nella materia dei cosiddetti «parcheggi rosa» muniti del contrassegno famiglia. In particolare, l'articolo 1 modifica il Codice della Strada riconoscendo ai Comuni la facoltà, con ordinanza del Sindaco, di riservare spazi alla fermata e alla sosta di donne in stato di gravidanza e di genitori che trasportano bambini di età non superiore a tre anni, dotati di un apposito «contrassegno famiglia» (articolo 7) e introducendo il relativo divieto di sosta e fermata.

**DEKRA: parere positivo**

### **2.13 SISTEMAZIONE DEL CARICO SUI VEICOLI (ART. 164)**

L'articolo 2 della proposta di legge De Lorenzis e altri n. 1051 interviene invece sulla disciplina - introdotta dalla recente legge del 2018 sulla mobilità ciclistica (L. n. 2/2018, articolo 9, comma 2, lett. b) - che ha consentito espressamente l'utilizzo di strutture portabiciclette sugli autobus da noleggio, gran turismo e di linea, introducendo la previsione che la sistemazione delle biciclette sia verificata dal conducente.

**DEKRA: parere positivo**

### **2.14 DISCIPLINA DEL TRASPORTO SU STRADA MATERIALI PERICOLOSI (ART. 168)**

L'articolo 8 del disegno di legge Scagliusi n. 1368 interviene sulla disciplina del trasporto su strada dei materiali pericolosi, introducendo l'obbligo dal 1° gennaio 2019 per tutti gli autocarri di prima immatricolazione, con massa complessiva a pieno carico di 3,5 tonnellate adibiti al trasporto di merci pericolose, di disporre dei seguenti sistemi di sicurezza: il cruise control adattivo (sistema che consente di mantenere una velocità impostata nonché la distanza rispetto al veicolo antistante, adattando quindi la velocità) con frenata d'emergenza; sistema di controllo della stabilità del veicolo; sistema di allarme in caso di perdita di controllo da parte del conducente. Dal 1° gennaio 2024 il medesimo obbligo viene esteso a tutti gli autocarri in circolazione, sempre con massa complessiva a pieno carico di almeno 3,5 tonnellate, adibiti al trasporto di merci pericolose.

**DEKRA: parere positivo**

*Le proposte di DEKRA: ampliare l'obbligo a tutti i mezzi per il trasporto merci e persone, sia pesanti che leggeri, e autovetture.*

Inoltre, in tema di tecnologia sui veicoli per il trasporto merci, l'articolo 121 della proposta di legge Maccanti ed altri n. 1366, che consta di 17 articoli, prevede in primo luogo l'obbligatoria introduzione di specifiche caratteristiche costruttive e funzionali per alcune tipologie di veicoli. In particolare, è previsto che tra le caratteristiche generali costruttive e funzionali dei veicoli a motore destinati al trasporto di merci aventi almeno quattro ruote (categoria N), sono compresi anche sistemi per la guida assistita, mentre l'articolo 2, con riferimento ai veicoli a motore destinati al trasporto di persone aventi almeno quattro ruote (categoria M), dispone che tra le caratteristiche generali costruttive e funzionali sia compreso anche un dispositivo di segnalazione acustica, all'interno dell'abitacolo, che si attiva in caso di mancato azionamento del freno di stazionamento a veicolo spento. Entrambi gli articoli prevedono il conseguente adeguamento, entro tre mesi, del regolamento di esecuzione ed attuazione.

**DEKRA: parere positivo**

## **2.15 USO DEL CASCO PROTETTIVO PER GLI UTENTI DI VEICOLI A DUE RUOTE (ART. 171)**

L'articolo 1 della proposta di legge Molteni n. 264 interviene in materia di protezioni per i conducenti e gli eventuali passeggeri di ciclomotori e motoveicoli, aggiungendo al già previsto obbligo del casco, l'obbligo di indossare un abbigliamento tecnico protettivo.

**DEKRA: parere positivo**

### **Suggerimento ulteriore DEKRA:**

- *Obbligo di installazione di tutti i dispositivi di illuminazione attiva e passiva su ogni bicicletta*
- *Regolari controlli di sicurezza delle biciclette*
- *Introduzione di revisioni periodiche sulle moto di tutta Europa*
- *Adozione dei guardrail di sicurezza per motociclisti dotati di una barriera protettiva in caso di caduta e scivolata del pilota contro la struttura.*

## **2.16 USO DI LENTI O DI DETERMINATI APPARECCHI DURANTE LA GUIDA (ART. 173)**

L'articolo 19 della proposta di legge Schullian n. 219 modifica la disciplina del divieto al conducente di far uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, introducendo espressamente il divieto di uso di smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi. Si interviene altresì sulla relativa disciplina sanzionatoria, innalzando la sanzione amministrativa pecuniaria attualmente prevista (da euro 165 ad euro 661) ad un importo compreso tra euro 322 ed euro 1.294 ed introducendo la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi. Inoltre, per il caso in cui lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio, la sanzione pecuniaria viene elevata al pagamento di una somma da euro 644 a euro 2.588 e la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida viene raddoppiata nella durata (non più da uno a tre mesi, ma da uno a sei mesi).

Una revisione del sistema sanzionatorio viene altresì prevista dalle proposte di legge Pagani n. 1113 (art. 6), Scagliusi n. 1368 (art. 9) e Maccanti n. 1366 (art. 14).

**DEKRA: parere positivo**

### **Suggerimento ulteriore DEKRA:**

*Sequestro immediato del dispositivo.*

L'articolo 10 della proposta di legge Scagliusi n. 1368 introduce nel Codice della Strada il nuovo articolo 173-bis che prevede il divieto per il conducente di fumare durante la guida. Sotto il profilo sanzionatorio, viene richiamata la sanzione amministrativa prevista per il mancato utilizzo di lenti o altri apparecchi che siano stati prescritti al conducente (da euro 83 a euro 333).

**DEKRA: non abbiamo particolari osservazioni**

## **2.17 CONDIZIONI E LIMITAZIONI DELLA CIRCOLAZIONE SULLE AUTOSTRADE E SULLE STRADE EXTRAURBANE PRINCIPALI (ART. 175)**

L'articolo 3 della proposta di legge De Lorenzis e altri n. 1051 interviene sulla disciplina della circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali (articolo 175), al fine di estendere il divieto di circolazione su tali strade ai veicoli a motore elettrico di potenza fino a 11 kW se a motore elettrico.

Nella normativa vigente non vi sono infatti riferimenti espressi ai veicoli elettrici.

**DEKRA: parere positivo**

## **2.18 CIRCOLAZIONE DEI VELOCIPEDI (ART.182)**

L'articolo 21 della proposta di legge Schullian n. 219, in linea con l'articolo 11 della proposta Scagliusi n. 1368, interviene in materia di mobilità ciclistica, prevedendo che nelle strade o nelle zone all'interno dei centri abitati nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 km/h, i ciclisti possano circolare anche in senso opposto a quello di marcia di tutti gli altri veicoli qualora tale facoltà sia prevista con ordinanza del Sindaco e segnalata con l'aggiunta ai segnali verticali di divieto di obbligo generico del pannello integrativo di eccezione per i velocipedi.

**DEKRA: tale proposta presenta elementi di criticità da valutare, ad esempio: da ritenersi accettabile in caso di piste dedicate ai ciclisti, il tratto stradale individuato per le biciclette diverso da quello delle auto. Attenzione agli incroci, dove l'automobilista non si aspetta che un ciclista possa provenire dal lato opposto**

Una modifica alla disciplina sulla circolazione dei velocipedi al fine di prevedere che, con ordinanza del Sindaco, nei centri abitati possa essere consentita la circolazione delle biciclette sulle strade o sulle corsie riservate al servizio pubblico di trasporto, previa valutazione delle condizioni di sicurezza viene prevista dai disegni di legge Schullian n. 219 (art. 2) e De Lorenzis n. 1051 (art. 1).

L'articolo 1 della proposta di legge De Lorenzis n. 1051 introduce una nuova disposizione che prevede nei centri abitati - sempre con ordinanza del Sindaco e previa valutazione delle condizioni di sicurezza - la realizzazione agli incroci di una linea di arresto avanzata, denominata «casa avanzata» per le biciclette. In particolare, negli incroci con semaforo, la linea di arresto per le biciclette può essere realizzata sulla soglia dell'intersezione ed estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semi-carreggiata, in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli. Essa può essere realizzata sulle strade con velocità consentita fino a 50 Km/h ed è posta ad una distanza di almeno 3 metri dalla linea d'arresto del flusso veicolare. L'area è accessibile attraverso una corsia riservata di lunghezza almeno pari a 5 metri, sul lato destro, in prossimità dell'intersezione.

**DEKRA: parere positivo con l'evidenza di porre attenzione alla «casa avanzata» data la ridotta velocità di ripartenza dei velocipedi**

L'articolo unico della proposta di legge Gusmeroli ed altri n. 777 interviene in materia di sicurezza nella circolazione delle biciclette, introducendo l'obbligo per i ciclisti di indossare e tenere debitamente allacciato un casco protettivo conforme ai tipi omologati, con specifiche previsioni in tema di responsabilità per il caso in cui il trasportato sia un minore.

**DEKRA: parere positivo**

## **2.19 GUIDA IN STATO DI ALTERAZIONE PSICO-FISICA PER USO DI SOSTANZE STUPEFACENTI (ART. 187)**

L'articolo 4 della proposta di legge Maccanti n. 1366 interviene sulla disciplina della guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope, eliminando ogni riferimento allo stato di alterazione psico-fisica derivante dall'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope nella configurazione della condotta ed individuando pertanto come oggetto di sanzione il semplice fatto di essersi posti alla guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope.

Sulla base della relazione illustrativa, tale intervento è volto a superare un'interpretazione giurisprudenziale che richiede, per la configurabilità del reato due condizioni: la guida di un veicolo in stato di alterazione psico-fisica e la correlazione di tale stato con l'uso di sostanze stupefacenti; a seguito della modifica il reato si configura al solo ricorrere della presenza di una sostanza stupefacente nel corpo del conducente.

Sempre l'articolo 4 della proposta di legge Maccanti n. 1366 prevede che l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope possa essere dimostrato attraverso gli accertamenti sulla saliva effettuati, nel rispetto dell'integrità fisica, presso laboratori accreditati, fissi o mobili, che forniscano risultati atti a provarne la presenza nell'organismo e che l'accertamento di condizioni ostative alla guida porti alla revisione della patente di guida.

Infine, tale proposta prevede, nel caso di rifiuto del conducente di sottoporsi all'accertamento, l'applicazione delle sanzioni previste in caso di mancata ottemperanza, senza giustificato motivo, all'invito dell'autorità di presentarsi ad uffici di polizia per fornire informazioni o esibire documenti ai fini dell'accertamento delle violazioni amministrative previste dal Codice della Strada.

**DEKRA: parere positivo**

### **Suggerimento ulteriore DEKRA:**

*Obbligo sui nuovi veicoli del dispositivo Alcol Inter Lock.*

## **2.20 NOTIFICAZIONE DELLE VIOLAZIONI (ART. 201)**

L'articolo 23 della proposta di legge Schullian n. 219 interviene sul Codice della Strada, modificando le modalità di accertamento e comunicazione della violazione delle norme in materia di revisione e di assicurazione obbligatoria. Nella disposizione che indica i casi in cui le violazioni del codice della strada possono non essere oggetto di contestazione immediata viene abrogato il riferimento alla violazione dell'obbligo di revisione dei veicoli e dell'obbligo di assicurazione di responsabilità civile. Viene contestualmente introdotta, con riferimento a queste specifiche violazioni, una nuova disciplina volta all'accertamento delle medesime mediante utilizzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento senza la necessaria presenza degli organi di polizia stradale, in linea con quanto stabilito dalla Legge 4 agosto 2017 n. 124 (articolo 1 comma 23).

**DEKRA: parere positivo**

### **3. CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE**

L'esperienza DEKRA al servizio della collettività

---

DEKRA Italia per Camera Dei Deputati  
IX Commissione  
(TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)



### 3 CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE: L'ESPERIENZA DEKRA AL SERVIZIO DELLA COLLETTIVITA'

Nella promozione di una cultura globale della Sicurezza Stradale, DEKRA propone regolarmente quelli che potremmo definire i “leitmotiv” del comportamento virtuoso sulla strada (e non solo alla guida). L'obiettivo è condividere un atteggiamento di consapevolezza nella circolazione stradale; a questo fine è necessaria una “formazione continua” sul tema sicurezza, da erogare con gli strumenti opportuni e adeguati ad ogni fascia di età a tutti gli utenti della strada. Il lavoro educativo sulle regole del traffico va intensificato a tutti i livelli: le regole funzionano solo se sono note e comprese a livello generalizzato (per esempio, con i nuovi modelli di infrastrutture quali “spazi condivisi”).

La **formazione dei conducenti** va anche finalizzata alla conoscenza dei propri limiti e deve intensificarsi il lavoro di sensibilizzazione su determinati punti, quali, per esempio, la distrazione da smartphone, la consapevolezza dell'importanza della cautela e del rispetto di regole e persone nel traffico.

**La conoscenza è la migliore forma di prevenzione:** tutti gli utenti della strada devono essere ancora più consapevoli della responsabilità, propria e di terzi, sulla strada e comportarsi di conseguenza. Oltre ad una chiara accettazione delle regole, è inoltre necessario informarsi circa le novità del codice della strada e aggiornare regolarmente le proprie conoscenze.

**La conoscenza deve essere globale e condivisa al di là delle frontiere.** La disponibilità di statistiche e dati documentati e in gran parte comparabili sugli incidenti deve essere migliorata a livello internazionale. Le misure nazionali, regionali o locali adottate per migliorare la Sicurezza Stradale devono essere valutate con maggior precisione per verificarne l'effettiva efficacia. A livello nazionale, inoltre, è necessario stabilire un quadro per sperimentare nuovi concetti di Sicurezza Stradale. Prima di realizzare una misura di Sicurezza Stradale rivelatasi efficace altrove, occorre verificare ulteriormente, se sia possibile trasferirla in un altro luogo alle rispettive condizioni e se sia applicabile con altrettanto esito positivo.

Sarebbe auspicabile, inoltre, una **unificazione delle regole del traffico stradale in Europa** che includa una elaborazione internazionale unitaria delle condizioni quadro per funzioni di guida altamente e totalmente automatizzate – in particolare in riferimento a responsabilità, omologazione, sicurezza del veicolo per la durata di vita e tutela della privacy.

Anche raccomandazioni apparentemente banali, quali l'utilizzo delle cinture di sicurezza, non vanno trascurate: **la cintura è il salvavita numero uno** e come tale va tenuta sempre allacciata nei sedili anteriori, posteriori e per la sicurezza dei bambini con sistemi di ritenuta adeguati. La percentuale di passeggeri che allacciano la cintura in auto deve essere portata al 100%, anche con l'ausilio di controlli adeguati ed efficaci.

Altrettanto ovvio appare auspicare che le infrazioni al Codice della Strada particolarmente pericolose, come l'assunzione di **alcol alla guida, la distrazione da smartphone o l'eccesso di velocità**, debbano essere accertate con più rigore e punite di conseguenza.

Inoltre, è da prevedere una maggiore penetrazione del mercato da parte dei **sistemi elettronici di assistenza alla guida** per autovetture, camion e motociclette. La maggiore diffusione sul mercato comporterebbe anche prezzi più bassi, e dovrebbe prevedere l'illustrazione ed eventuale evoluzione dei sistemi di assistenza alla guida per la protezione propria e di altri utenti della strada.

Si tratta di un approccio globale che comporta che le attività a presidio della Sicurezza Stradale non siano concentrate solo sulla riduzione del numero delle vittime sulle strade (la nota "vision zero"), ma anche sulla **riduzione delle lesioni gravi** originate nell'ambito della circolazione dei veicoli.

Maggiore attenzione va rivolta alle **categorie ad alto rischio**, come i giovani conducenti, gli anziani, i motociclisti, i conducenti sotto l'influenza di alcool e/o droghe, nonché gli automobilisti irresponsabili e aggressivi.

L'esperienza DEKRA nella Sicurezza Stradale si esprime oltre che con le linee guida sopracitate, comuni a tutti gli ambiti della circolazione stradale, con una serie di valutazioni, indicazioni o prescrizioni che si applicano ad aree di utenti più specifiche e circoscritte, quali ad esempio il **trasporto merci**, tema di scottante attualità. I conducenti professionisti, come tutti gli altri utenti della strada, devono essere informati sul modo in cui i **sistemi di assistenza alla guida e la guida automatizzata** vanno utilizzati, sulle loro potenzialità e sui pericoli che essi comportano.

Nell'ambito della regolare ispezione generale l'analisi e verifica dei componenti dei mezzi di circolazione corrispondenti dovrebbe pertanto essere portata ad un livello minimo uniforme il più possibile adeguata a standard internazionali, soprattutto perché i difetti di componenti tecnici dei mezzi di circolazione sono la causa di molti incidenti o ne influenzano negativamente l'andamento e la gravità.

Nel quadro di una formazione professionale completa e in continuo aggiornamento, i conducenti professionisti devono essere resi ancora più edotti e consapevoli dei pericoli di distrazione al volante. Come non è da sottovalutare l'attenzione per il **fissaggio adeguato del carico** e la preparazione tecnica necessaria alla **movimentazione delle merci pericolose**.

Sarebbero già da definire le norme di sicurezza necessarie per testare il **Platooning**, ovvero le modalità di impiego di un gruppo di veicoli che viaggiano in convoglio, in modo automatico e sicuro, a breve distanza l'uno dall'altro e che siano connessi tra loro digitalmente. Ciò comprende l'identificazione speciale dei singoli veicoli per gli altri utenti della strada, con il duplice vantaggio di una maggiore sicurezza e, al contempo, l'accettazione generale delle moderne tecnologie di trasporto.

**Tecnologia avanzata e comportamento corretto sono elementi imprescindibili per la Sicurezza Stradale che DEKRA promuove con le proprie pubblicazioni: a questo link potrete trovare i Rapporti sulla Sicurezza Stradale pubblicati dal 2009 al 2018, ciascuno sviluppato su un tema specifico:**

<https://www.dekra-roadsafety.com/it/archivio/>

Nelle pagine a seguire, un estratto delle proposte DEKRA per la sicurezza.

### **3.1 TRASPORTO SU GOMMA – VEICOLI COMMERCIALI (TRUCK)**

- I sistemi di assistenza come il dispositivo di assistenza alla frenata d'emergenza, che vengono disattivati "temporaneamente" dal conducente, devono riattivarsi automaticamente dopo alcuni secondi.
- L'assistente elettronico alla svolta deve far parte dell'equipaggiamento prescritto dalla legge per tutti i veicoli commerciali, come il dispositivo di assistenza alla frenata d'emergenza e il sistema di avviso di mantenimento della corsia.
- I sistemi di assistenza alla guida che favoriscono la sicurezza dovrebbero avere una maggiore diffusione sul mercato di riferimento.
- La funzionalità dei componenti meccanici ed elettronici per la sicurezza dei veicoli deve essere garantita per l'intera durata di vita dei medesimi.
- Attraverso le misure inerenti alla costruzione delle strade e a una regolazione comprensibile del traffico, è auspicabile si possano mitigare i pericoli potenziali quanto più possibile.

### **3.2 LA MOBILITA' DELLE PERSONE**

- Costante miglioramento del controllo tecnico dei veicoli in riferimento ai nuovi sistemi elettronici e alla tecnologia di comunicazione orientata alla sicurezza.
- Maggiore apertura per l'accesso delle organizzazioni preposte al controllo dei dati dei costruttori.
- Incremento delle infrastrutture intelligenti (Comunicazione tra mezzo e infrastruttura), per sfruttare appieno tutto il potenziale di sistemi della guida assistita e automatizzata, anche con il collegamento intelligente dei mezzi di trasporto (Mobilità 4.0).
- Utilizzo intensificato dei registratori di incidenti (Event Data Recorder) per chiarire la dinamica degli eventi, soprattutto in relazione alle funzioni di guida automatizzate.
- Priorità della sicurezza sui costi nella progettazione e manutenzione delle infrastrutture (per esempio adattamento del manto stradale al ritardo di frenata).
- Verifica dell'idoneità alla guida non solo con un tasso alcolemico nel sangue pari a 1,6, ma già da 1,1.
- Verifica delle perizie sull'idoneità alla guida per il traffico stradale anche per la valutazione dell'idoneità a guidare altri mezzi di trasporto, per es. piloti, macchinisti
- Attuazione coerente dell'obbligo europeo delle cinture su pullman turistici e di linea.
- Istruzione circa la presenza, la funzione e i limiti dei sistemi di assistenza alla guida

### **3.3 LA TECNOLOGIA AL SERVIZIO DELLA SICUREZZA**

- Maggiore ricerca e preparazione all'uso dei dispositivi *Alcol Inter Lock* per evitare la guida in stato di ebbrezza, ad esempio per gli utenti della strada recidivi nelle violazioni. Istruzione circa la presenza, la funzione ed i limiti dei sistemi di assistenza alla guida, precisazioni sulla responsabilità personale del conducente.
- Ulteriore miglioramento della protezione da incidenti causati da tamponamenti a catena e svolte a destra con coinvolgimento di autocarri (maggiore penetrazione nel mercato dei sistemi di assistenza).
- Ottimizzazione dei concetti di trasporto intelligente per il collegamento in rete delle varie forme di trasporto.

- Trasmissione di informazioni rilevanti ai fini della sicurezza e del traffico nel veicolo: informazioni comprensibili che non causino grandi distrazioni per il conducente.
- Ulteriore sviluppo costante del controllo tecnico dei veicoli in termini di nuovi componenti (sistemi elettronici, tecnologia di comunicazione orientata alla sicurezza).
- Ulteriore sviluppo di linee guida tecniche per la valutazione di idoneità alla guida.
- Sfruttamento generale di tutto il potenziale per la prevenzione degli incidenti.

### **3.4 PER UNA MAGGIORE SICUREZZA NELLA MOBILITA' URBANA**

- Collaborazione attiva e attenta nella circolazione stradale (non indossare cuffie, non scrivere o leggere messaggi, ecc.)
- Osservare e far rispettare tutte le regole del traffico (velocità, semafori, divieto di utilizzo del telefono cellulare, sosta e parcheggio senza visibilità, segnali agli altri utenti della strada, disposizioni speciali per i ciclisti, ecc.)
- Controlli più mirati del traffico – non solo della velocità – nei punti pericolosi conosciuti e nelle aree di rischio
- Armonizzazione della segnaletica stradale in Europa (ad esempio, passaggio pedonale).
- I limiti di velocità nelle città devono essere il più possibile uniformi e comprensibili per tutti gli utenti della strada.
- Assicurarci che le strade, le piste ciclabili e i percorsi pedonali possano essere utilizzati senza pericolo in tutte le condizioni atmosferiche.
- Presentare una combinazione intelligente dei mezzi di trasporto (ampliamento delle offerte park and ride, adeguati parcheggio per biciclette vicino alle fermate dei trasporti pubblici, espansione di offerte flessibili di car sharing, ecc.).
- È stata già implementata una maggiore consapevolezza dei rischi per la vita negli angoli morti e una riduzione del rischio sostenibile tramite l'utilizzo di specchietti sui camion che possono essere regolati singolarmente in modo corretto.
- Ulteriore diffusione delle telecamere retrovisori per la protezione dei pedoni, in particolare sui furgoni.
- I camion nel traffico d'approvvigionamento urbano o i veicoli comunali dovrebbero avere, se possibile, una cabina di guida bassa o idealmente una cabina a pianale ribassato.
- Ridurre, ove possibile, il traffico per il trasporto ("Taxi genitore") a scuola, all'asilo e viceversa (per accompagnare a piedi o in bicicletta o con i mezzi pubblici = apprendimento precoce delle competenze del traffico).
- Infrastrutture per anziani e disabili (evitare battute/superfici irregolari) e armonizzazione della segnalazione dei semafori pedonali per non vedenti/ipovedenti).
- Offerte complete e qualificate per controlli sanitari medici e/o psicologici volontari per i patentati anziani per migliorare la Sicurezza Stradale e la salvaguardia della mobilità individuale.
- Direttive standardizzate a livello europeo per corsi di primo soccorso come condizione per l'ottenimento della patente.
- Corsi di aggiornamento regolari e copertura assicurativa automatica per danni materiali e infortunio per i soccorritori, nonché dell'obbligo generale di ragionevole primo soccorso in caso di emergenza, con appropriata protezione legale.

### **3.5 PER UNA MAGGIORE SICUREZZA SULLE STRADE STATALI**

- Per evitare di abbagliare i veicoli provenienti in direzione opposta o antistanti è necessario prestare attenzione affinché i fari siano funzionanti e ben orientati e che siano abbassati al momento opportuno.
- Sarebbe auspicabile da parte della Polizia e dei Comuni svolgere maggiori controlli mirati nei potenziali punti di pericolo sulle strade statali, al fine di stabilire il numero di infrazioni delle regole stradali rilevanti in termini di sicurezza (alcol o droghe al volante, velocità eccessiva, distanza di sicurezza insufficiente, ecc.) ed eventualmente ridurlo efficacemente.
- Per il miglioramento della sicurezza stradale è necessario adeguare l'indicazione della perizia di idoneità alla guida per i guidatori in stato di ebbrezza ad un tasso dell'1,1 per mille.
- Nei tratti in cui si verificano molti incidenti deve essere forzata la creazione di tratti di strada con una terza corsia con inversione di direzione al fine di consentire possibilità sicure di sorpasso. Se segnalato per tempo, il numero di manovre di sorpasso rischiose si riduce attraverso questi tratti di strada 2+1.
- Nei tratti di strada più critici è necessario stabilire e attuare maggiori divieti di sorpasso. Il limite di velocità sulle strade statali deve essere adeguato alle condizioni della strada e al rischio. Sui tratti di strada ben sviluppati la velocità consentita per i camion può essere aumentata da 60 a 80 km/h, eventualmente con un corrispondente adeguamento del codice stradale. Vale la regola generale: i limiti di velocità devono essere ammissibili per i guidatori. Solo così saranno accettati.
- Per poter essere avvertiti in tempo della presenza di pericoli temporanei, come ad esempio nebbia o strada ghiacciata, nei punti particolarmente rischiosi, un particolare ausilio alla sicurezza è rappresentato dalla segnaletica dinamica (segnaletica variabile).
- Le aree laterali delle strade devono essere messe in sicurezza passivamente tramite dispositivi di sicurezza efficaci oppure gli ostacoli, per quanto possibile, devono essere eliminati. Nel piantare alberi vicino alla carreggiata è necessario rispettare una distanza sufficiente.
- L'andamento della carreggiata deve essere sempre prevedibile e riconoscibile. A tal fine è indispensabile la cura regolare oppure il rinnovamento della demarcazione stradale e dei paletti delineatori.
- Al fine di avere infrastrutture stradali intatte (mantenimento, potenziamento e costruzione di strade) sono necessari mezzi e investimenti adeguati. I limiti di velocità fissati a causa delle cattive condizioni stradali possono eventualmente rappresentare un provvedimento di emergenza temporaneo.
- In caso di nuova costruzione o ristrutturazione di strade è imprescindibile un approccio preventivo e interdisciplinare al fine di evitare a priori la creazione di punti con elevata frequenza di incidenti. La costruzione sulle strade statali di una banchina sufficientemente ampia e ben asfaltata adiacente alla carreggiata e il conseguente mantenimento in buone condizioni deve diventare uno standard.
- Le rotatorie sono positive, ma in molti luoghi potrebbero essere migliorate. Si deve, pertanto, prestare attenzione ad una configurazione sicura del centro della rotonda. Le rotatorie devono, inoltre, essere preventivamente segnalate e non possono comparire come un ostacolo imprevisto. Di notte, è necessaria una chiara riconoscibilità preventiva, ad esempio attraverso una buona segnaletica, illuminazione sufficiente oppure attraverso segnali catarifrangenti.
- Anche i punti nodali quali incroci o intersezioni devono essere preventivamente segnalati e chiaramente riconoscibili.

- I sistemi di assistenza alla guida come ESP, dispositivo di assistenza alla frenata di emergenza, avvisi di deviazione dalla corsia, sistemi di illuminazione attivi basati su telecamere oppure sistemi di visione notturna, sulle strade statali in particolare, hanno elevate potenzialità di contribuire ad evitare incidenti. Sarebbe auspicabile pertanto una più ampia penetrazione sul mercato di tali sistemi.
- “eCall”, in quanto sistema automatico di chiamata di emergenza, che in caso di incidente inoltra automaticamente una richiesta di soccorso attraverso la rete di telefonia mobile, rappresenta un valido ampliamento delle moderne tecnologie di sicurezza sui veicoli

### **3.6 PER UNA MAGGIORE SICUREZZA DI PEDONI E CICLISTI**

- Più prudenza sulle strade
- Incremento dell'uso del casco tra i ciclisti
- Uso di indumenti a forte visibilità, preferibilmente con elementi retroriflettenti
- Equipaggiamento di tutte le biciclette con illuminazione e riflettori prescritti, che devono rispettare la normativa tecnica. L'illuminazione si deve accendere per tempo.
- Ottimizzazione dello sviluppo e della manutenzione delle infrastrutture stradali
- Installazione di tutti i dispositivi di illuminazione attiva e passiva su ogni bicicletta
- Regolari controlli di sicurezza della bicicletta
- Installazione di elementi retroriflettenti anche sui deambulatori, sulle stampelle e sulle sedie a rotelle
- Maggiore commercializzazione dei sistemi elettronici di assistenza (per la gestione delle luci) per autovetture e autocarri.
- Armonizzazione delle norme stradali a livello europeo

### **3.7 PER UNA MAGGIORE SICUREZZA IN MOTO**

- Ottenimento di una banca dati unica per tutta Europa relativa agli incidenti sulle strade
- Obbligo di abbigliamento protettivo inclusi casco e protezioni
- Miglioramento della sicurezza attiva e passiva
- Ottimizzazione dell'infrastruttura stradale
- Introduzione di revisioni periodiche sulle moto di tutta Europa
- Solida formazione di guida e partecipazione periodica a corsi sulla sicurezza stradale
- Dato che i motociclisti, dopo i passeggeri di auto, in tutti gli Stati dell'UE rappresentano la seconda percentuale più elevata di vittime della strada, si deve migliorare il livello di allestimento dei guardrail in curva attraverso la copertura dei sostegni pericolosi tramite protettori, ancor meglio fissando una barra protettiva continuativa. Ad esempio il sistema “Euskirchen Plus”, sviluppato da DEKRA su incarico del BAST, offre una protezione nettamente superiore ai motociclisti in caso di collisione.