



**AUDIZIONE INFORMALE
DI FEDERTRASPORTO
PRESSO LA IX COMMISSIONE PERMANENTE
CAMERA DEI DEPUTATI**

Modifiche al codice della strada

(C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard,
C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De
Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1366 Maccanti, C. 1358
Meloni, C. 1368 Scagliusi e petizione n. 38)

12 marzo 2019

PREMESSE

Riteniamo utile evidenziare preliminarmente che l'impianto complessivo dell'attuale Codice della Strada appare datato e non più in linea con le molteplici innovazioni nel frattempo intervenute ed alle nuove esigenze della mobilità. Sarebbe pertanto auspicabile una riforma ampia ed organica del Codice, che nel rinviare gli aspetti tecnici e di dettaglio a strumenti normativi e regolamentari più snelli, possa concentrarsi sulle norme afferenti la circolazione, aspetti comportamentali e sanzionatori.

Rinviando ai punti che seguono per l'esame puntuale degli emendamenti e per alcune nuove proposte, desideriamo sottoporre all'attenzione della Commissione un tema trasversale che riteniamo debba ispirare l'opera di revisione del Codice della Strada.

Ci riferiamo alla parità di trattamento tra operatori italiani ed europei.

Sul territorio nazionale operano infatti imprese di trasporto che in ragione del diverso Stato membro di origine possono godere di condizioni più favorevoli rispetto alle imprese italiane.

La riforma del Codice della Strada, a nostro avviso, dovrebbe essere l'occasione per superare tali asimmetrie non più accettabili, nella consapevolezza del fatto che ogni pur minimo disallineamento tra la normativa nazionale e quella in vigore in altri Stati membri produce inevitabili penalizzazioni per le nostre imprese, mettendone spesso a rischio la stessa sopravvivenza.

A titolo meramente esemplificativo si veda quanto di seguito osservato in ordine alla disciplina del trasporto su strada dei materiali pericolosi (CdS art. 168 – C.1187 Bergamini; C.1368 Scagliusi) ed alla locazione di veicoli da parte di imprese italiane da imprese europee, ai sensi dell'art. 84 del CdS.

OSSERVAZIONI SULLE PROPOSTE DI MODIFICA

- Articolo 6 (Regolamentazione della circolazione fuori dei centri abitati) e Art. 7 (Regolamentazione della circolazione nei centri abitati) – C. 219 Schullian – C.1051 De Lorenzis

L'art.7, comma 1, lett. i) del Codice della Strada prevede la possibilità per i comuni nei centri abitati di riservare strade alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto, al fine di favorire la mobilità urbana. L'art. 2, comma 2, del DDL c.219 introduce la possibilità che tra le suddette tipologie di veicoli vi siano anche le biciclette, ove sussistano idonee condizioni di sicurezza. Tale previsione è inoltre ripresa con una formulazione un po' diversa ma simile nella sostanza dall'Art. 1, comma 1 lett. c) DDL C.1051 De Lorenzis.

Gli effetti delle suddette proposte rischiano di interferire con la circolazione di veicoli adibiti al trasporto collettivo. Ammesso che vi possano essere dei casi in cui sussistono le idonee condizioni di sicurezza nella convivenza tra veicoli per il trasporto collettivo e biciclette, la circolazione promiscua potrebbe provocare un forte rallentamento dei primi, con conseguenze negative sul servizio pubblico, riducendone l'attrattività. Obiettivo delle corsie riservate è infatti rendere il più veloce possibile la circolazione dei mezzi in servizio pubblico, al fine di offrire un servizio maggiormente competitivo rispetto all'auto privata.

- Articolo 80 (Revisioni) comma 8 – C. 1366 Maccanti

L'art. 1, comma 1049 della legge di bilancio 145/2018 ha modificato l'articolo in argomento prevedendo la possibilità di effettuare la revisione presso i centri privati abilitati, anche per i veicoli aventi massa superiore alle 3,5 tonnellate. Sul punto, sarebbe opportuno precisare che detta facoltà si applica a tutti i veicoli aventi massa superiore a 3,5 tonnellate, ivi compresi i veicoli rimorchiati.

- Articolo 115 (Requisiti per la guida dei veicoli e la conduzione degli animali) - C. 1368 Scagliusi

Nella proposta C. 1368 Scagliusi è previsto, al comma 3-bis, l'accertamento dell'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope da parte del conducente attraverso la saliva.

Nel ritenere ovviamente condivisibili le finalità, facciamo notare che l'ambito di applicazione del D.Lgs. n.81/2008 in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro è limitato ai soli lavoratori dipendenti. Gli obblighi di sorveglianza sanitaria sui lavoratori, tra cui il test sull'uso di alcool e droga (articolo 41, comma 4), sono infatti in capo al solo datore di lavoro mentre per i lavoratori autonomi la normativa riconosce solo una facoltà.

In considerazione della rilevanza del tema sicurezza, che deve necessariamente prescindere dalla natura del rapporto di lavoro, riteniamo debba essere garantita la parità di trattamento tra lavoratori autonomi e dipendenti.

- Articolo 142 (Limiti di velocità) - C. 219 Schullian

Esprimiamo il nostro giudizio favorevole rispetto alla proposta C. 219 Schullian di aumento dei limiti di velocità nonché di distanza dell'avviso di segnaletica indicante l'obbligo di riduzione della velocità e la collocazione del sistema elettronico di rilevamento della velocità.

Riteniamo, in proposito, che la riforma del Codice della Strada possa essere l'occasione per porre definitivamente un argine alle cattive pratiche di alcune amministrazioni locali che sembrano dare ai sistemi elettronici di rilevamento automatico della velocità una funzione più orientata a soddisfare le esigenze di cassa delle amministrazioni pubbliche locali piuttosto che ad un effettivo incremento del livello di sicurezza dei cittadini sulle strade.

Sempre in tema di limiti di velocità, un ulteriore fattore che incide negativamente sul livello di sicurezza sono le ripetute variazioni dei limiti di velocità sulle strade a lunga percorrenza. Questo si traduce in repentine e frequenti frenate e successive accelerazioni, peraltro in un contesto di segnalazioni verticali non sempre ben leggibili, a discapito della sicurezza di chi viaggia.

- Articolo 168 (Disciplina del trasporto su strada dei materiali pericolosi) - C. 1187 Bergamini - C. 1368 Scagliusi

Le proposte C. 1187 Bergamini - C. 1368 Scagliusi, anch'esse condivisibili nelle finalità, non risultano conformi con la normativa internazionale ADR che regola a livello internazionale il trasporto stradale di merci pericolose e fissa disposizioni uniformi in materia di equipaggiamento dei veicoli.

Ogni eventuale modifica a livello nazionale della normativa ADR infatti, oltre ad esporre l'Italia al rischio di infrazione, non potrebbe comunque essere fatta valere nei confronti dei vettori non italiani operanti sul nostro territorio, creando una inaccettabile disparità di trattamento tra vettori italiani e stranieri.

- **Art. 173 (Uso di lenti o di determinati apparecchi durante la guida) – C. 1113 Pagani – C. 1368 Scagliusi**

Siamo favorevoli alle proposte di modifica normativa volte ad un inasprimento delle sanzioni per coloro che utilizzano sistemi smartphone, tablet ecc..

La distrazione alla guida è, infatti, tra i principali motivi di incidentalità.

I dati ANAS mostrano un aumento del 5,6% degli incidenti nel corso del 2018 rispetto al 2017. Circa il 41% del totale dei sinistri ha coinvolto un solo veicolo, con una crescita rispetto all'anno precedente del 9%.

Questi dati, anche alla luce della complessiva maggiore sicurezza attiva e passiva offerta dai nuovi veicoli, rappresentano meglio di ogni altra considerazione il livello di progressivo deterioramento dell'attenzione alla guida, dovuto in larga parte proprio all'uso improprio di mezzi di comunicazione (cellulari, tablet, ecc).

- **Art. 193 (Obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile) - C. 1366 Maccanti**

Esprimiamo il nostro giudizio favorevole in merito alla proposta di modifica all'articolo articolo 193 sull'obbligo di assicurazione di responsabilità civile (atto C. 1366 Maccanti), in relazione all'inasprimento delle sanzioni per la mancata copertura assicurativa.

- **Disegno di Legge C 1366 Maccanti - Art. 2. (Segnalazione acustica del mancato azionamento del freno di stazionamento)**

La proposta di modifica introduce il principio per cui tra le caratteristiche generali costruttive e funzionali dei veicoli a motore appartenenti alle categorie M, M1, M2 e M3 di cui all'articolo 47, comma 2, lettera b), del Codice della Strada, deve essere considerata anche la presenza di un dispositivo di segnalazione acustica, collocato all'interno dell'abitacolo, che si attiva in caso di mancato azionamento del freno di stazionamento a veicolo spento.

Per quanto condivisibile la finalità, volta ad aumentare la sicurezza dei veicoli, è auspicabile che ogni novità costruttiva sia riferita ai veicoli di nuova immatricolazione, al fine di scongiurare problemi di incompatibilità tecnica con il veicolo già in circolazione nonché difficoltà pratiche all'adeguamento dei milioni di veicoli in circolazione. L'entrata in vigore del nuovo obbligo dovrebbe inoltre prevedere le necessarie tempistiche di adeguamento dei veicoli di nuova produzione da parte dei costruttori.

Proponiamo, al riguardo, il seguente possibile testo di emendamento.

All'art. 2 del "*Segnalazione acustica del mancato azionamento del freno di stazionamento*" del DDL 1366 inserire le seguenti integrazioni evidenziate:

Comma 1: *“Tra le caratteristiche generali costruttive e funzionali dei veicoli a motore di prima immatricolazione appartenenti alle categorie M, M1, M2 e M3 di cui all’articolo 47, comma 2, lettera b), del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, deve essere considerata anche la presenza di un dispositivo di segnalazione acustica, collocato all’interno dell’abitacolo, che si attiva in caso di mancato azionamento del freno di stazionamento a veicolo spento.”;*

Comma 2: *“Il Governo, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede ad adeguare l’appendice V al titolo III del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, al comma 1 del presente articolo e ad adottare le disposizioni necessarie per la sua attuazione, comprese le tempistiche di entrata in vigore del nuovo obbligo.”*

ULTERIORI ROPOSTE DI MODIFICA AL CODICE DELLA STRADA

SMART ROAD

Riteniamo che la riforma del Codice della strada possa rappresentare l’occasione per avviare una regolamentazione in materia di Smart Road e di guida connessa ed autonoma.

Si suggerisce, in proposito, l’introduzione di una norma che rinvii ad un regolamento, a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, relativo alla sperimentazione su strada di sistemi *smart road* e di guida connessa e autonoma, ad integrazione del DM n. 50 28 febbraio 2018 “Modalità attuative e strumenti operativi della sperimentazione su strada delle soluzioni di smart road e di guida connessa e automatica”.

Si auspica che tale regolamento preveda le necessarie misure integrative al Codice, che possano regolamentare l’utilizzo delle infrastrutture, le norme di comportamento, le caratteristiche dei veicoli e la definizione degli illeciti e delle relative sanzioni.

Peraltro, risultano sempre di più utilizzati dagli utenti veicoli connessi, dotati di assistenza alla guida, in varie modalità, i quali permetterebbero, se normati, di innalzare il livello di sicurezza, ridurre le congestioni e l’incidentalità.

DIVIETI DI CIRCOLAZIONE DEI MEZZI PESANTI NELLE GIORNATE FESTIVE

L’attuale impostazione del calendario dei divieti di circolazione dei mezzi pesanti nelle giornate festive, di cui all’art. 6 del Codice, risponde a logiche non più attuali perché non adeguate a soddisfare le mutate esigenze del mondo produttivo e dei mercati di consumo, nonché della catena logistica e distributiva.

Si propone una diversa disciplina della materia che trovi nuove soluzioni per contemperare la tutela della sicurezza della circolazione stradale con le esigenze del sistema economico-produttivo nel suo complesso. I divieti di circolazione potrebbero essere previsti nelle sole giornate domenicali e nelle festività nazionali in tutta l’UE, evitando intasamenti e incolonnamenti ai confini per i trasporti internazionali.

In alternativa si potrebbero escludere i trasporti internazionali dai divieti nei giorni nazionali festivi, anche in considerazione del fatto che, a livello europeo, le giornate di divieto sono inferiori rispetto a quelle italiane e ben 12 Paesi non applicano divieti di circolazione.

CIRCOLAZIONE E SOSTA NEI SEDIMI AEROPORTUALI

Segnaliamo l'opportunità di introdurre apposite disposizioni riguardanti la circolazione e la sosta nei sedimi aeroportuali che, ferme restando le competenze degli Enti Istituzionali, prevedano la possibilità del conferimento alle società di gestione aeroportuale, previa istanza delle stesse, delle funzioni di gestione del traffico veicolare, nonché di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale all'interno del sedime aeroportuale stesso, al fine di assicurare l'efficienza e l'operatività dei servizi aeroportuali.

STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ – DISPOSIZIONI IN MATERIA DI REGOLAMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE NEI CENTRI ABITATI

Art. 7 CdS (Regolamentazione della circolazione nei centri abitati)

I principi e criteri individuati dalle proposte di legge guardano al riordino della normativa concernente gli strumenti di pianificazione della mobilità, della circolazione e della sicurezza stradale, con la finalità di rendere più efficiente e sostenibile la mobilità urbana. In tale ambito, si colloca l'esigenza di chiarire, ai sensi di quanto già previsto dalla Direttiva n. 3816 del 21 luglio 1997, gli ambiti di esenzione ed esclusione dall'applicazione delle tariffe di accesso e sosta nelle Zone a Traffico Limitato urbane di cui all'articolo 7, comma 9 del D.Lgs. n. 285/1992. In particolare, per quanto concerne i servizi pubblici di linea si tratta di servizi che generano costi sociali ambientali e da incidentalità al chilometro di gran lunga inferiori sia a quelli delle automobili che a quelli del trasporto aereo. Data, pertanto, la rilevanza sociale dei servizi autorizzati - da qualsiasi ente competente, ivi compresi quelli regionali, nazionali ed extranazionali - in quanto finalizzati al raggiungimento degli obiettivi di miglioramento della viabilità e di tutela del patrimonio ambientale, si ritiene debbano essere esclusi dall'assoggettamento alle tariffe di accesso e circolazione nelle ZTL. Adottare politiche volte ad aumentare la velocità commerciale dei mezzi pubblici consentirebbe non solo, come sopra evidenziato un efficientamento dell'azienda e un contenimento dei costi a carico della collettività ma anche e, soprattutto, un miglioramento della mobilità nel suo complesso con conseguenti miglioramenti della vivibilità dei nostri centri urbani.

In tale contesto, occorrerebbe, altresì, demandare ad un decreto legislativo l'introduzione a livello nazionale di criteri e limiti comuni al potere delle amministrazioni locali di restrizione e tariffazione degli accessi, della circolazione e della sosta nelle ZTL urbane a carico degli autobus in servizio di noleggio con conducente. Si tratta di razionalizzare, informando a principi di proporzionalità e non discriminazione rispetto ad altre modalità di trasporto, i sistemi di regolazione del traffico urbano attualmente vigenti - estremamente eterogenei per criteri applicativi e livelli di tariffe (il potere di imposizione dei comuni è, di fatto, illimitato) - in un'ottica di migliore pianificazione della circolazione veicolare e di reale tutela dell'ambiente, invece che di mero prelievo a carico delle imprese.

Si propone quindi una modifica all'art. 7, comma 9 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 attraverso il seguente possibile emendamento.

All'articolo 7, comma 9 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo l'ultimo periodo, sono aggiunti i seguenti periodi:

“Sono esentati dal pagamento di qualsiasi somma, in caso di accesso, circolazione e fermata all'interno delle zone a traffico limitato, gli autobus adibiti a servizi di trasporto pubblico di linea, in ambito sia

nazionale che internazionale, da qualsiasi ente autorizzati. Per gli autobus adibiti a servizi di noleggio con conducente ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, con Direttiva emanata dalla Direzione Generale per la Sicurezza Stradale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sentita la Conferenza Stato – Città ed Autonomie Locali, sono individuati, ai sensi dell'articolo 12, comma 2 del decreto legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito con modificazioni dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, criteri uniformi di determinazione della somma di cui al precedente quarto periodo secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità, gradualità e non discriminazione rispetto ad altre modalità di trasporto, tenendo conto dell'impatto ambientale e di traffico dei predetti veicoli in rapporto ai passeggeri trasportati e rispetto a modalità alternative di trasporto”.

“La Direttiva della Direzione Generale per la Sicurezza Stradale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di cui al precedente comma deve essere adottata entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge”.

LUNGHEZZA MASSIMA AUTOARTICOLATI

Conformemente a quanto attualmente previsto all'art. 61, comma 2 per gli autosnodati e filosnodati adibiti a servizio di linea per il trasporto di persone nonché alle proposte di modifica sul punto C. 219 Schullian, si propone di prevedere la circolazione in ambito nazionale anche di autoarticolati da 18 metri per il trasporto merci.

Tali complessi circolano in Italia nell'ambito di una sperimentazione autorizzata dal Ministero dei Trasporti da dieci anni (c.d. progetto P18). Peraltro, i risultati finora conseguiti appaiono particolarmente positivi, così come gli evidenti vantaggi in termini di ottimizzazione dei servizi e di benefici ambientali e sulla riduzione del numero dei veicoli circolanti sulle strade. Evidenziamo, inoltre, che la direttiva 96/53/CE consente ai singoli Stati la possibilità di autorizzare, per la sola circolazione in ambito nazionale, veicoli o complessi di veicoli di dimensioni superiori a quelle massime europee.

ESTENSIONE SAGOMA LIMITE AUTOSNODATI E FILOSNODATI

Sempre in relazione all'art. 61, comma 2, si propone di incrementare i limiti di sagoma (lunghezza) degli autosnodati e filosnodati in servizio di trasporto pubblico di linea, per il trasporto di persone e su percorsi autorizzati, allo scopo di erogare un migliore servizio di trasporto pubblico locale con un risparmio sui costi di esercizio.

Si propone quindi il seguente testo:

*“Art. 61 c 2. Gli autoarticolati e gli autosnodati non devono eccedere la lunghezza totale, compresi gli organi di traino, di 16,50 m, sempre che siano rispettati gli altri limiti stabiliti nel regolamento; 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 **25,00 m**; gli autotreni e filotreni non devono eccedere la lunghezza massima di 18,75,00 m in conformità alle prescrizioni tecniche stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.”*

Ed inoltre:

“Art. 54 c 1 let. l) autosnodati e filosnodati: autobus e filobus composti da due o tre tronconi rigidi collegati tra loro da una sezione snodata. Su questi tipi di veicoli i compartimenti viaggiatori situati in ciascuno dei tronconi rigidi sono comunicanti. Le sezioni snodate permettono la libera circolazione dei viaggiatori tra i tronconi rigidi. La connessione e la disgiunzione delle due o tre parti possono essere effettuate soltanto in officina;”

INCREMENTO MASSA COMPLESSIVA A PIENO CARICO PER VEICOLI DESTINATI AL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DI LINEA A DUE O PIÙ ASSI

I finanziamenti per il rinnovo parco mezzi delle aziende di TPL saranno rivolti esclusivamente a veicoli a ridotto impatto ambientale, tra i quali quelli a trazione completamente elettrica. Considerato l'attuale limite della tecnologia disponibile, il peso elevato delle batterie e la conseguente penalizzazione del carico utile del veicolo, si propone di aumentare di 500 Kg la mcpc dei veicoli destinati al TPL di linea.

Tale aumento, già attuato in alcuni paesi dell'Unione Europea, non comprometterebbe l'equilibrio strutturale dell'infrastruttura viaria. Il beneficio di tale modifica porterebbe un incremento della capacità di carico dei bus elettrici di 7 persone circa, diminuendo lo svantaggio trasportistico di tale tecnologia.

TRAINO VEICOLI IN AVARIA

Le imprese spesso eseguono il traino dei propri bus in avaria utilizzando veicoli ad uso speciale di proprietà.

Tali veicoli speciali a due assi, omologati con rapporto di traino 1, consentono il traino di tutte le tipologie di bus urbani nelle diverse condizioni stradali. Il Codice della Strada vigente, tuttavia, ha ridotto il rapporto di traino per tali veicoli, rispetto a quanto previsto prima dell'ultima riforma, riducendolo a 0,5. In forza di tale nuovo rapporto di traino, il veicolo trainante deve avere caratteristiche di peso e dimensionali doppie rispetto al veicolo trainato. Caratteristiche spesso non compatibili con la viabilità e la conformazione di molti centri urbani, con conseguente gravi difficoltà di recupero degli autobus in avaria.

Si propone pertanto di ammettere, per i veicoli ad uso speciale adibiti al soccorso stradale, il rapporto di traino 1. Così facendo potrebbero essere omologati veicoli speciali a due assi con capacità di traino di veicoli in avaria del peso massimo di 18 ton, consentendo il traino della quasi totalità dei bus urbani nelle diverse condizioni di circolazione dei centri urbani.

UNIFORMITÀ OPERATORI ITALIANI ED ESTERI SULL'OBBLIGO DELLE STRISCE RETTORIFLETTENTI RIMORCHI E SEMIRIMORCHI

L'articolo 72 del Codice, in materia di dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore e loro rimorchi, dispone che gli autoveicoli, i rimorchi ed i semirimorchi adibiti al trasporto di cose devono essere equipaggiati con strisce posteriori e laterali retroriflettenti.

Anche in questa circostanza, essendo la norma cogente per i soli veicoli immatricolati in Italia, si determina un differente trattamento tra i vettori nazionali e stranieri, consentendo di fatto a migliaia di veicoli stranieri che ogni anno circolano sulle nostre strade di non avere nessun obbligo al riguardo.

Proponiamo quindi di modificare l'art. 72, comma 2, lettera 2-bis del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, eliminando le parole "immatricolati in Italia" allo scopo di ripristinare la parità di trattamento tra imprese nazionali ed estere.

LOCAZIONE DI AUTOBUS SENZA CONDUCENTE

L'istituto della locazione senza conducente ha formato oggetto di recenti modifiche intervenute nell'ordinamento nazionale. In particolare, l'articolo 27 del DL 50/2017, recante "Misure sul trasporto pubblico locale", al comma 10, prevede che: "All'articolo 84, comma 4, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (codice della strada), dopo le parole, "trasporto di persone" sono inserite le seguenti: "i veicoli di cui all'articolo 87, comma 2, adibiti ai servizi di linea di trasporto di persone". La citata novella di legge comporta che possono essere locati senza conducente anche gli autobus e i filobus destinati ai servizi di linea per il trasporto di persone. La nuova norma non risulta, tuttavia, coordinata con la regolamentazione inerente all'immatricolazione e il rilascio delle carte di circolazione per gli autobus in locazione senza conducente, circostanza questa che comporta alcuni ostacoli di natura operativa, limitando un ricorso efficace a questa norma.

Nei segmenti di settore del TPL e dei servizi interregionali di competenza statale, tale fattispecie ha peraltro diverse ricadute attuative che, allo stato attuale, non consentono di disporre di un quadro normativo e regolatorio agevole per le imprese. Sarebbe utile, infatti, un intervento idoneo finalizzato ad un coerente e ordinato ricorso dello strumento normativo di che trattasi. In tal senso si propone una modifica alle norme del codice della strada che renda utilizzabile l'istituto.

Al riguardo, si propongono i seguenti possibili testi di emendamento:

“All'art. 93, comma 2 del D.Lgs 285/1992 è inserito il seguente periodo:

« , ovvero del locatario semplice nei casi di locazione senza conducente dei veicoli di cui all'art. 87 comma 2, adibiti ai servizi di linea di trasporto persone. Nei casi di locazione senza conducente si applicano le specificazioni di cui all'articolo 84 comma 5. »;

“All'art. 84, comma 5 del D.Lgs 285/1992 è inserito il seguente periodo:

«Per i veicoli di cui all'articolo 87, comma 2, l'immatricolazione può avvenire a nome del locatore, ma con specifica annotazione sulla carta di circolazione del nominativo del locatario e della data di scadenza del relativo contratto. In tale ipotesi, la immatricolazione viene effettuata in relazione all'uso terzi di servizio di linea cui il locatario intende adibire il veicolo e a condizione che lo stesso sia in possesso del titolo e dei requisiti prescritti. In tale fattispecie, si considera intestatario della carta di circolazione anche il locatario. Le indicazioni di cui sopra sono riportate nella iscrizione al P.R.A. ».

OPERAZIONI DI TRASPORTO NAZIONALE PER VEICOLI PRESI IN LOCAZIONE IN ALTRI PAESI UE

Articolo 84 sulla locazione dei veicoli (uso dei veicoli locati dall'estero nei trasporti nazionali).

I veicoli nella disponibilità di imprese di trasporto italiane, in virtù di contratti di locazione con imprese di trasporto stabilite in altri Stati membri, possono essere utilizzati solamente nei trasporti internazionali

mentre le imprese stabilite in altri Stati membri, che utilizzano in Italia veicoli presi in locazione in altri Paesi UE, possono perfino svolgere attività di cabotaggio.

Proponiamo quindi, all'articolo 84 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che il comma 3 sia sostituito dal seguente:

«3. L'impresa italiana iscritta all'Albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi ed al Registro elettronico nazionale può utilizzare autocarri, rimorchi e semirimorchi, autotreni ed autoarticolati, acquisiti in disponibilità mediante contratto di locazione ed in disponibilità di altra impresa italiana abilitata al trasporto in conto terzi ovvero impresa stabilita in uno Stato membro UE titolare di licenza comunitaria, nell'ambito dei trasporti nazionali e internazionali».

FACOLTÀ DI LOCARE VEICOLI A SOCIETÀ ESERCENTI ESCLUSIVAMENTE L'ATTIVITÀ DI LOCAZIONE DI VEICOLO SENZA CONDUCENTE

Articolo 84 sulla locazione di veicoli (estensione della possibilità di locare veicoli a società esercenti esclusivamente l'attività di locazione di veicolo senza conducente).

Proponiamo di prevedere anche in Italia, analogamente a quanto avviene in altri Stati membri, la locazione di veicoli da parte di imprese che esercitano professionalmente ed esclusivamente tale attività. Quanto sopra, al fine di estendere le possibilità operative delle imprese di autotrasporto professionali e di agevolare l'acquisizione della disponibilità temporanea di veicoli.

Si propone quindi, dopo il comma 3 dell'articolo 84 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, di inserire il seguente comma 3-bis:

«3-bis. La facoltà di concedere in locazione autocarri, rimorchi e semirimorchi, autotreni ed autoarticolati è estesa alle imprese esercenti in via esclusiva l'attività di locazione senza conducente di veicoli. Tali imprese possono concedere in locazione i predetti veicoli alle imprese di autotrasporto iscritte all'Albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi ed al Registro elettronico nazionale.».

SANZIONE ACCESSORIA IN CASO DI MANCATA APPOSIZIONE DELLA TARGA RIPETITRICE DEL RIMORCHIO E SEMIRIMORCHIO

Articolo 100 sulle targhe di immatricolazione di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi.

La legge 29 luglio 2010 n.120 ha esonerato dall'obbligo di targa ripetitrice i veicoli immatricolati dopo il 20 febbraio 2013 introducendo, tuttavia, la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo, per 3 mesi, in caso di mancanza della targa ripetitrice dei veicoli rimorchiati e immatricolati precedentemente a tale data. Detta sanzione accessoria appare del tutto sproporzionata rispetto alla gravità della violazione ed in relazione alla quale è peraltro prevista anche una sanzione amministrativa pecuniaria.

Si propone pertanto di integrare l'attuale comma 15 dell'art. 100 del Codice con il seguente periodo: *“Il fermo amministrativo del veicolo non si applica in caso di mancata apposizione della targa ripetitrice del rimorchio o semirimorchio”.*