

**TTS**

**ITALIA**

Associazione Italiana  
della Telematica  
per i Trasporti e la Sicurezza

---

**Posizione di TTS Italia per le proposte di legge recanti  
“Modifiche al Codice della Strada”**

---

Data: 29 Marzo 2019

**TTS Italia**

**Associazione Nazionale per i Sistemi Intelligenti di Trasporto**

Via Flaminia 388 - 00196 Roma

Tel: +39 06 3227737

Fax: +39 06 8692 9160

E mail: [ttsitalia@ttsitalia.it](mailto:ttsitalia@ttsitalia.it)

Web site: [www.ttsitalia.it](http://www.ttsitalia.it)

## 1 Chi è TTS Italia

TTS Italia è l'**Associazione Nazionale della Telematica per i Trasporti e la Sicurezza**, fondata nel 1999 da un gruppo di organizzazioni pubbliche e private attive nel settore dei Sistemi di Trasporto Intelligenti (**ITS - Intelligent Transport Systems**), sull'esempio offerto da altre associazioni nazionali quali ITS America, ITS Japan, ITS Canada, ITS United Kingdom, ITS France, ITS Australia, ecc.

TTS Italia è un'**associazione no profit** e rappresenta il settore italiano degli ITS, riunendo i principali stakeholder pubblici e privati del comparto nazionale. Attualmente TTS Italia annovera oltre 80 associati tra aziende del settore industriale, agenzie della mobilità, aziende di trasporto pubblico, operatori autostradali, Enti Locali, enti di ricerca e dipartimenti universitari.

La **missione** di TTS Italia è promuovere lo sviluppo e l'implementazione degli ITS per trasporti più sicuri, efficienti e sostenibili per tutte le modalità (strada, ferrovia, mare, aereo), anche fornendo un supporto tecnico agli organi istituzionali sia centrali che locali nella definizione delle politiche e delle strategie per il settore degli ITS.

Gli ITS sono uno strumento fondamentale per la realizzazione della **smart mobility** e possono apportare benefici importanti sia per il settore pubblico, attraverso la riduzione delle esternalità, sia per il settore privato, con la creazione di opportunità di business, sia soprattutto per l'utente del sistema dei trasporti che può usufruire di servizi di mobilità più confortevoli, più efficienti e più rispettosi dell'ambiente.

La **sfida** che l'Associazione si è posta fin dalla sua fondazione è di creare le condizioni normative e tecniche per la diffusione della smart mobility in Italia, obiettivo per il quale il settore pubblico è assolutamente fondamentale per creare le opportune condizioni di sviluppo.

TTS Italia nel corso della sua oramai ventennale attività ha collaborato attivamente con le istituzioni, in particolare con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), nella definizione delle principali normative che regolano tale settore in Italia. In particolare, TTS Italia ha supportato il MIT, come autorità nazionale, nel processo di elaborazione della Direttiva 2010/40/UE, la cosiddetta Direttiva ITS che rappresenta il quadro normativo europeo del settore degli ITS. Successivamente, TTS Italia ha lavorato insieme al MIT per la redazione del Decreto ITS del 1° Febbraio 2013, del Decreto sulla Bigliettazione Elettronica del 27 Ottobre 2016, del Decreto sui Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) del 4 Agosto 2017 e del Decreto sulle Smart Road e la Guida Autonoma del 28 Febbraio 2018, nonché, su incarico del MIT, ha coordinato le attività che hanno portato alla definizione del **Piano d'Azione ITS Nazionale** adottato dal MIT stesso a Febbraio del 2014 e che indica le priorità del Paese per il settore degli ITS in un orizzonte temporale di cinque anni, come previsto dalla Direttiva Europea 2010/40/UE.

L'Associazione è da sempre convinta che lo sviluppo diffuso degli ITS sul territorio nazionale debba passare attraverso il coinvolgimento degli Enti Locali che sono i principali attori per l'attuazione delle politiche di mobilità. A tale proposito, TTS Italia ha lanciato nel 2014 una **Piattaforma degli Enti Locali** con l'obiettivo primario di

# TTS

## ITALIA

Associazione Italiana  
della Telematica  
per i Trasporti e la Sicurezza

creare un tavolo tecnico di confronto sul tema degli ITS in un terreno neutro tra il mondo dell'offerta e quello della domanda rappresentato dagli Enti Locali. A dimostrazione dell'interesse dell'iniziativa, alla Piattaforma hanno aderito, a titolo gratuito, le principali città metropolitane nonché alcune delle regioni più attive ed è in continuo ampliamento.

Infine, TTS Italia fa anche parte di un **Network internazionale** costituito dalle Associazioni Nazionali per gli ITS presenti nelle più importanti Nazioni europee e mondiali e rappresenta il settore italiano degli ITS nei principali eventi internazionali.

## 2 Cosa sono i Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS) e il loro ruolo nei trasporti nazionali

Gli ITS nascono dall'applicazione delle tecnologie informatiche e delle telecomunicazioni al settore dei trasporti. Questo consente di realizzare applicazioni già ampiamente diffuse quali la gestione integrata della mobilità; l'informazione in tempo reale sulle condizioni di traffico sulla rete di trasporto urbana ed extraurbana e sullo stato del trasporto pubblico locale; il pagamento automatico del pedaggio, dei parcheggi, dei servizi di mobilità condivisa (car sharing, bike sharing) e del trasporto pubblico locale; la gestione informatizzata della logistica, fino ad arrivare a frontiere più avveniristiche come la guida connessa e la guida autonoma.

Occorre sottolineare che per affrontare le sfide della mobilità, negli ultimi decenni in Italia sono state promosse politiche per una maggiore efficienza e sostenibilità del sistema di trasporto nazionale, facendo ricorso non solo alla realizzazione di nuove infrastrutture, ma anche e soprattutto facendo leva sull'**innovazione tecnologica** per gestire in maniera "smart" le reti di trasporto in cui informazione, gestione e controllo operano in sinergia al fine di ottimizzare la gestione delle infrastrutture e delle piattaforme logistiche, promuovere il riequilibrio fra i diversi modi di trasporto e ridurre quindi le congestioni e le emissioni generate dal trasporto privato.

L'utilizzo degli ITS finora realizzati in tutto il mondo, sia a livello urbano che extraurbano, ha permesso di valutare in modo tangibile i **benefici apportati dagli ITS**. Esperienze condotte in diversi Paesi sia negli Stati Uniti che in Europa riportano che in diverse applicazioni sono stati ottenuti i risultati che seguono:

- Riduzione dei tempi di spostamento dell'ordine del 20%;
- Aumento della capacità della rete del 5÷10%;
- Diminuzione del numero di incidenti del 10÷15%;
- Diminuzione delle congestioni del 15%;
- Riduzione delle emissioni inquinanti del 10%;
- Riduzione dei consumi energetici del 12%.

In **ambito nazionale**, l'applicazione diffusa degli ITS ha permesso di ottenere dei benefici importanti in molte realtà territoriali, di cui di seguito riportiamo alcuni esempi significativi:

- **Roma:** grazie all'utilizzo di sistemi integrati di controllo e gestione della mobilità è stata rilevata una riduzione dei tempi di viaggio del 10% ed una riduzione delle emissioni inquinanti del 15%;
- **Torino:** grazie all'utilizzo di sistemi di controllo del traffico è stato riscontrato l'aumento del 17% della velocità commerciale del trasporto pubblico locale, la riduzione del 17% dei tempi di viaggio del trasporto privato, e la riduzione del 10% delle emissioni di CO<sub>2</sub> e NO<sub>x</sub>;
- **Milano:** grazie alla realizzazione dell'Area C è stata ottenuta una maggiore regolarità del trasporto pubblico ed un incremento della velocità commerciale nell'ora di punta del 3.9% nel 2012 rispetto al

2011 (Ecopass), riduzione del traffico del 35,5% nel 2017 rispetto al 2011, riduzione del 42% delle emissioni di PM<sub>10</sub> e del 37% di CO<sub>2</sub> nel 2015 rispetto al 2010;

- **Tangenziale di Mestre:** grazie all'impiego di sistemi per il controllo dinamico della velocità è stato rilevato un aumento della velocità del 5,7%, una diminuzione della densità di traffico del 9,4% e del tempo di congestione del 21,4%;
- Grazie all'impiego di **sistemi di enforcement** per la rilevazione della velocità media in ambito autostradale è stata osservata una riduzione di oltre il 70% del numero di morti e di incidenti sui tratti autostradali più pericolosi.

E' importante sottolineare che questi **benefici** sono stati **ottenuti a fronte di investimenti relativamente modesti** e, comunque, di ordini di grandezza percentualmente molto inferiori a quelli necessari alla costruzione di nuove infrastrutture.

### **3 La posizione di TTS Italia per le proposte di legge recanti “Modifiche al Codice della Strada”**

Il settore dei Sistemi Intelligenti di Trasporto è sicuramente tra i più interessati dalla riforma del Codice della Strada che vede nell'innovazione tecnologica uno strumento basilare per la gestione e controllo della mobilità di persone e merci e per aumentare il livello di sicurezza stradale.

TTS Italia ritiene infatti la riforma del Codice della Strada un passaggio fondamentale per l'adozione di politiche di mobilità più innovative e in linea con gli obiettivi di sicurezza, efficienza, qualità e rispetto ambientale posti a livello comunitario.

A tale proposito è opportuno sottolineare che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha adottato a Febbraio del 2014 il **Piano di Azione ITS Nazionale**, come previsto dalla Direttiva Europea 2010/40/UE sul “*Quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto*” che l'Italia ha recepito con la legge del 17 Dicembre 2012, n° 221, “*Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese*”.

Tale documento indica le priorità del Paese per il settore degli ITS in un orizzonte temporale di cinque anni secondo le quattro aree prioritarie individuate dalla Direttiva ITS 2010/40/UE; in particolare:

1. Uso ottimale dei dati relativi a strade, al traffico e alla mobilità;
2. Continuità dei servizi ITS per la gestione del traffico e del trasporto merci;
3. Applicazioni ITS per la sicurezza stradale e per la sicurezza del trasporto;
4. Collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto.

Pertanto, la riforma del Codice della Strada deve necessariamente tener conto delle priorità riportate nel Piano di Azione ITS Nazionale che hanno l'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale, rendere più efficiente la logistica, migliorare la mobilità urbana ed extraurbana, promuovere servizi di mobilità sostenibile e lo sviluppo delle smart road, dei veicoli autonomi e connessi.

Per quanto concerne in particolare le priorità relative alla **sicurezza stradale**, le modifiche al Codice della Strada dovrebbero disciplinare:

- Lo sviluppo delle smart road e l'impiego dei veicoli autonomi e connessi, anche in linea con il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 28 Febbraio 2018 su “*Modalità attuative e strumenti operativi della sperimentazione su strada delle soluzioni di smart road e di guida connessa e automatica*”, che mira appunto a realizzare un miglioramento della rete stradale nazionale per renderla idonea a dialogare con i veicoli connessi di nuova generazione, anche nell'ottica di disciplinare e favorire sperimentazioni su strada dei più avanzati livelli di assistenza automatica alla guida che attualmente il Codice della Strada non considera.

- Il monitoraggio dello stato dell'infrastrutture, in modo da verificare in tempo reale lo stato di ammaloramento dell'infrastruttura sia stradale che ferroviaria (ponti viadotti, gallerie, strade ferrate, ecc.) al fine di garantire una adeguata pianificazione degli interventi di manutenzione sia ordinaria che straordinaria.
- L'utilizzo dei sistemi di enforcement su tutta la rete urbana ed extraurbana per la misurazione della velocità media e istantanea sulle strade a scorrimento veloce in modo che siano di ausilio per il conducente favorendo il rispetto dei limiti di velocità ed evitando un uso improprio di tali sistemi da parte degli Enti locali. Occorre inoltre rilevare che anche i limiti di velocità, specie in ambito urbano/metropolitano, andrebbero riaggiornati con criteri oggettivi basati sulle caratteristiche dell'infrastruttura e dei veicoli di oggi, assolutamente evoluti rispetto a quelli di trenta anni fa grazie all'impiego di sistemi innovativi sia lato infrastruttura che veicolo, in modo da essere rispettati senza creare eccessivi rallentamenti al traffico. La regolamentazione dell'utilizzo dei sistemi di enforcement deve essere inoltre finalizzata al sanzionamento di tutte quelle azioni scorrette in ambito urbano che possono essere particolarmente pericolose specie per le utenze vulnerabili (pedoni, ciclisti, ecc.), come per esempio i sistemi di sanzionamento degli attraversamenti con rosso degli incroci semaforizzati e il monitoraggio del mancato rispetto delle strisce pedonali.
- La gestione del trasporto delle merci pericolose, rendendo obbligatorio l'instradamento su tratte stradali a minor impatto per l'ambiente e per le persone in caso di incidente e il telecontrollo del veicolo durante il trasporto a garanzia dell'integrità del carico, nonché prevedere opportuni processi di informazione codificati verso le centrali di controllo competenti.

Ciò premesso, al fine di fornire un fattivo contributo per un miglioramento dell'articolato attuale, TTS Italia evidenzia alcuni aspetti più puntuali emersi da un primo confronto interno alla nostra Associazione, come di seguito riportati.

### **Mobilità condivisa**

TTS Italia auspica l'introduzione nel Codice della Strada dei concetti legati ai servizi di mobilità sostenibile condivisi come **Car Pooling**, **Car Sharing** e **Bike Sharing**, già oramai molto diffusi considerate anche la disponibilità di tali servizi aumentata esponenzialmente negli ultimi anni, e le politiche promosse dagli Enti Locali a favore di tale tipologia di mobilità anche per la riduzione degli impatti ambientali.

TTS Italia auspica, inoltre, l'introduzione del concetto **MaaS** (Mobility as a Service), iniziativa che mette l'utente al centro dei servizi di trasporti offrendo soluzioni di mobilità su misura dei cittadini che possano acquistare, effettuando un unico pagamento, pacchetti di servizi di mobilità (sosta, pedaggio/ZTL, taxi, car sharing, bike sharing, car pooling, trasporto pubblico locale, ecc.) da soggetti terzi rispetto ai produttori del servizio, in modo da raggiungere qualsiasi destinazione, anche in ambiti metropolitani diversi, con spostamenti multimodali e senza curarsi della differenza tra operatori di trasporto e senza essere obbligati ad acquistare diversi supporti di pagamento.

### **Attraversamenti pedonali**

Per quanto concerne gli **attraversamenti pedonali**, al fine di migliorare la sicurezza dei pedoni TTS Italia auspica l'utilizzo di:

- impianti semaforizzati o comunque dotati di soluzioni tecnologiche innovative di ausilio per l'attraversamento pedonale;
- illuminazione a Led, che su richiesta illuminano l'attraversamento pedonale in condizioni di scarsa visibilità e nelle ore serali/notturne;
- ponti sopraelevati, specie nelle strade a scorrimento veloce o comunque congestionate, al fine di evitare il rallentamento del traffico.

### **Utilizzo di sistemi di controllo automatici della velocità anche sulle strade urbane e locali**

Il vigente articolo 4 della legge 168/2002 non consente l'utilizzo di sistemi automatici di controllo della velocità, cioè senza la presenza dell'organo accertatore, in ambito cittadino su strade urbane e locali dove si registra un'elevata concentrazione di incidenti, se non espressamente autorizzati dal prefetto.

L'attuale impossibilità di rilevamento automatico in città comporta oggettive difficoltà per gli organi di polizia che per carenza di personale o per la complessità della procedura di controllo effettuata con presidio, limitano tale tipologia di controllo o desistono del tutto dall'effettuarla, a discapito della sicurezza stradale. A causa di ciò, un numero considerevole di amministrazioni comunali adopera sistemi alternativi per ridurre la velocità quali dossi artificiali o attraversamenti pedonali rialzati, in difformità con quanto prescritto dal Regolamento di esecuzione ed attuazione del Codice della Strada, creando peraltro ulteriori situazioni di pericolo per gli altri utenti della strada quali ciclisti, motociclisti e ai pazienti trasportati con mezzi di soccorso.

Si ritiene che potrebbe essere efficace il posizionamento di tali strumenti in ambito urbano nei punti in cui si rileva un alto tasso d'incidentalità riconducibile ad un diffuso incremento delle velocità oltre ai limiti prescritti dall'ente proprietario, che dovrebbe comunque controllare la corretta gestione di tali sistemi in caso affidamento del servizio ad ente terzo. Tuttavia, singole postazioni isolate sul territorio non avrebbero gli stessi risultati dal punto di vista della pubblica consapevolezza rispetto alla realizzazione di una rete diffusa di punti di controllo. Una distribuzione omogenea sul territorio che coinvolga anche le strade minori, sia in ambito urbano sia extraurbano, potrebbe integrare i sistemi di misura e repressione dell'eccesso di velocità media, diffusamente e con successo adottati in ambito autostradale. In questo scenario tali strumenti possono assumere un carattere di utilità strategica nell'ambito di un progetto integrato di sicurezza stradale focalizzato sul conseguimento degli obiettivi di riduzione del numero di vittime stabiliti a livello nazionale ed europeo.



### **Utilizzo dei proventi delle sanzioni per garantire una maggiore sicurezza stradale**

Secondo l'art. 208 del Codice della Strada, sia lo Stato che gli Enti Locali devono investire in sicurezza stradale una quota parte significativa delle somme acquisite attraverso le sanzioni agli automobilisti.

Gli introiti delle sanzioni amministrative dovrebbero essere quindi utilizzati oltre che per intensificare i controlli su strada e per finanziare il Piano della Sicurezza Stradale, anche per attuare investimenti tecnologici per l'ammmodernamento delle infrastrutture stradali, come riportato nel Piano di Azione ITS, nonché per una corretta manutenzione dell'infrastruttura stessa. Infatti così come nell'ambito autostradale si gestisce la manutenzione e l'equipaggiamento dal punto di vista tecnologico (grazie anche al pagamento del pedaggio che viene reinvestito in tali aspetti dagli operatori autostradali), grazie alle sanzioni si potrebbe fare per la viabilità ordinaria (strade urbane ed extraurbane), caratterizzata da evidenti problemi di manutenzione generale quali pavimentazione stradale inadeguata, segnaletica spesso obsoleta, impianti non sempre funzionanti e soprattutto infrastrutture carenti dal punto di vista tecnologico.

Il Codice della Strada dovrebbe quindi essere integrato con la previsione di controlli obbligatori da parte degli Enti preposti (quali la Corte dei Conti) circa la reale applicazione della legge da parte di Regioni, Province, e Comuni, ed in particolar modo di quest'ultimi, mediante la verifica degli impegni di spesa formalmente previsti dall'art. 208 del Codice.

### **Adozione di sistemi di enforcement per la gestione delle piazzole di sosta**

Nel corso degli ultimi anni numerose amministrazioni comunali hanno avviato progetti per il monitoraggio e la gestione della sosta su stalli riservati a utenti diversamente abili.

Il principale problema riscontrato dagli utenti autorizzati è rappresentato dall'utilizzo improprio di tali stalli riservati, che per essere oggetto di sanzione necessita dell'intervento dell'organo di polizia con notifica immediata.

Si ritiene pertanto che, al fine di garantire un maggior rispetto delle regole nell'utilizzo di tali stalli resi disponibili dalle amministrazioni comunali a seguito di un'analisi della relativa domanda, possa essere utile l'utilizzo normato di sistemi tecnologici innovativi, al fine di verificare sia l'associazione fra stallo ed utente autorizzato, sia garantire il contestuale sanzionamento automatico di veicoli non autorizzati mediante l'installazione di sistemi omologati.

### **Gestione della mobilità in aree urbane attraverso Zone a Traffico Limitato (ZTL)**

Nel corso degli ultimi 20 anni, le amministrazioni comunali hanno adottato politiche di gestione della mobilità in area urbana creando Zone a Traffico Limitato nel rispetto della normativa attualmente in vigore, ovvero il DPR 250/99.

Spesso l'adozione di tali politiche di gestione ha comportato l'installazione di sistemi tecnologici per il controllo degli accessi alle ZTL via via sempre più performanti e efficaci, con specifico riferimento agli obiettivi che le amministrazioni intendono raggiungere (riduzione del traffico in determinate aree, realizzazione corsie riservate a

taxi e trasporto pubblico, realizzazione di aree pedonali, aree low emission o ZTL ambientali, politiche di road pricing, etc.).

Attualmente l'avvio di qualsiasi politica per il controllo degli accessi nei centri storici e nelle aree a traffico limitato deve essere conforme al DPR 250/99, il cui ambito normativo fu costruito sulla base di scenari e casi d'uso ipotizzabili con le tecnologie presenti sul mercato a fine anni 90. Ad oggi, tuttavia, la tecnologia consentirebbe di implementare sistemi che a livello gestionale andrebbero decisamente oltre tali scenari. Al riguardo infatti alcune amministrazioni comunali hanno già evidenziato che il DPR 250/99 prevede solo sistemi di controllo degli accessi alle ZTL finalizzati a sanzionare l'ingresso di veicoli privi di autorizzazione, mentre dovrebbero prevedere anche la possibilità di effettuare una gestione dinamica basata su altri parametri quali il tempo di permanenza nelle ZTL, ad esempio per i veicoli commerciali che potrebbero essere autorizzati ad entrare e rimanere nelle ZTL per un tempo definito.

Inoltre, il DPR 250/99 impedisce il sanzionamento di veicoli sulla base di interrogazioni di banche dati terze, esterne alla rete dati su cui risiede il sistema di sanzionamento. Tale aspetto può rendere difficoltosa l'implementazione di politiche di gestione degli accessi basate ad esempio sulla classe ecologica dei veicoli, attraverso dati disponibili presso la banca dati della Motorizzazione.

Secondo TTS Italia il Codice della Strada dovrebbe superare tali criticità del DPR 250/99 al fine di consentire una gestione delle Zone a Traffico Limitato in linea con le evoluzioni tecnologiche, con le mutate esigenze degli Enti Locali, nonché con l'opportunità di poter utilizzare in maniera sicura banche dati condivise e aggiornate in tempo reale.

### **Aspetti Normativi**

TTS Italia sottolinea inoltre l'importanza di considerare, nell'aggiornamento dell'articolato attuale del Codice della Strada, tutti gli aspetti normativi nazionali e comunitari adottati dopo la pubblicazione del Codice della Strada (30 Aprile 1992) e che impattano sul Codice della Strada stessa. In particolare:

- Il **Decreto ITS** del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 1° Febbraio 2013 su "*Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia*" e il **Piano d'Azione ITS Nazionale** adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel Febbraio del 2014, che evidenziano l'introduzione di un modello di classificazione delle strade anche in base alle tecnologie e ai servizi innovativi realizzati e operativi quali ad esempio: sensori, telecamere, pannelli a messaggio variabile, informazioni in tempo reale sul traffico e sulle condizioni atmosferiche, sistemi di gestione delle emergenze e di sicurezza delle strade, pagamento automatico del pedaggio, tracciamento delle merci pericolose.
- I **Regolamenti Delegati** della Commissione Europea che integrano la Direttiva ITS 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sul "*Quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto*" recepita dall'Italia. Tali Regolamenti riguardano il [servizio eCall](#) (Regolamento n. 305/2013 del 26/11/2012), le [informazioni minime universali di traffico gratuite per la sicurezza stradale](#) (Regolamento n. 886/2013 del

15/5/2013), i servizi d'informazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali (Regolamento n. 885/2013 del 15/5/2013), i servizi di informazione sul traffico in tempo reale (Regolamento n. 962/2015 del 18/12/2014) e i servizi di informazione sulla mobilità multimodale (Regolamento n. 1926/2017 del 31/5/2017).

- Il **Decreto Smart Road** del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 28 Febbraio 2018 su *“Modalità attuative e strumenti operativi della sperimentazione su strada delle soluzioni di smart road e di guida connessa e automatica”* che mira a realizzare un miglioramento della rete stradale nazionale per renderla idonea a dialogare con i veicoli connessi di nuova generazione, anche nell’ottica di disciplinare e favorire sperimentazioni su strada dei più avanzati livelli di assistenza automatica alla guida che attualmente il Codice della Strada non prevede.
- il **Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica** adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a Dicembre 2014, nonché la **Direttiva Europea 2014/94/UE** del 22/10/2014 sulla “Realizzazione di un’infrastruttura per i combustibili alternativi”.

Inoltre, per quanto riguarda gli aspetti normativi, è opportuno evidenziare anche che occorre uniformare la terminologia utilizzata nel Codice della Strada e nel relativo Regolamento di Attuazione in modo da evitare interpretazioni diverse che possono generare ricorsi e oneri economici per la Pubblica Amministrazione.

## **4 Conclusioni**

Dopo quasi trenta anni dall'adozione del Codice della Strada, la nostra Associazione ritiene dunque necessario un aggiornamento dei contenuti per considerare tutte le novità normative, tecnologiche e di evoluzione del sistema trasporti in generale.

A valle delle considerazioni riportate e condivise con i propri associati, TTS Italia evidenzia la propria disponibilità a sviluppare ed approfondire le tematiche relative all'innovazione tecnologica proposte attraverso la creazione di un Gruppo di Lavoro che coinvolge sia le aziende del settore industriale, sia gli Enti Locali che il settore della ricerca per un contributo fattivo all'aggiornamento dell'articolato attuale del Codice della Strada.