



Memoria Filt Cgil

Audizione sulla proposta di legge “Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada” presso la Commissione Trasporti della Camera dei Deputati

7 novembre 2023

Onorevole Presidente, onorevoli Deputati,

Ringraziamo per l'invito in questa sede istituzionale, che per noi rappresenta un momento importante di confronto. Siamo qui per esprimere le nostre valutazioni in merito a quelle parti della proposta di legge che maggiormente interessano i lavoratori e le lavoratrici da noi rappresentati. Come sapete, la Filt Cgil rappresenta tutti i lavoratori dei trasporti, pertanto nel nostro ambito rientrano sia coloro che la strada la frequentano quotidianamente in quanto autisti, sia coloro che a diverso titolo ne garantiscono il corretto funzionamento, come coloro che si occupano della manutenzione stradale e della viabilità. La ragione che ci chiama qui oggi è appunto questa: i lavoratori dei trasporti sono gli utenti della strada più assidui, che la frequentano in maniera più continuativa e quindi sono i primi beneficiari dei miglioramenti della sicurezza stradale, ma ne sono anche i primi artefici - per questo la nostra voce competente su questa materia è così importante e deve essere ascoltata. In particolare, se è vero che il miglioramento della sicurezza stradale incide positivamente anche sulla salute e sulla sicurezza di questi lavoratori (non solo rispetto all'incidentalità ma anche con riferimento all'esposizione continuativa ad agenti fisici come vibrazioni e rumore), dall'altra parte un lavoro più sicuro per questi lavoratori, da quelli dell'autotrasporto delle merci e delle persone a quelli del tpl, dai corrieri ai rider, rende la strada un luogo più sicuro anche per gli altri utenti.

Per questa ragione ci soffermeremo su tre macro-argomenti rispetto ai quali presenteremo in seguito il dettaglio tecnico in forma scritta, in maniera tale che la Commissione possa fare le sue valutazioni specifiche. I tre macro-argomenti sono: 1) gli orari di guida e di riposo nell'autotrasporto, correlato ad altre questioni che incidono sulla sicurezza del settore, 2) la tutela della sicurezza delle persone esposte al traffico, e 3) gli interventi infrastrutturali per la sicurezza dei passaggi a livello ferroviari e la sicurezza di velocipedi e mezzi pubblici.

Le proposte che faremo in questa sede costituiscono un approfondimento di un lavoro di ricognizione, analisi e proposta che come Filt abbiamo svolto coinvolgendo delegati e dirigenti sindacali che si occupano di salute e sicurezza sul lavoro: abbiamo infatti costruito delle piattaforme di salute e sicurezza per ogni settore dei trasporti dove, a partire da un'analisi del contesto produttivo e organizzativo che determina le condizioni di salute e sicurezza, sono state fatte delle proposte sul piano normativo, contrattuale e della rappresentanza.

1. La sicurezza nell'autotrasporto

1.1. Articolo 4 - Promozione dell'attività formativa nelle scuole

riferimento: pag. 30 del [dossier](#), testo a fronte dell'articolato a pag. 133

“L'articolo 4 aggiunge il comma 2-ter all'articolo 230 del Codice della strada, prevedendo l'attribuzione, a coloro che partecipano a corsi extracurricolari di educazione stradale organizzati da istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado, statali e paritarie, del credito di due punti all'atto di rilascio delle patenti AM, A1, B1, A2, B, BE, C1, C1E”

Il comma 2-ter aggiunto all'articolo 230 del Codice della strada potrebbe prevedere l'applicazione dello stesso sistema anche ai lavoratori e alle lavoratrici del settore, in particolare per gli autisti di mezzi pesanti. Infatti, bisogna tenere presente che c'è un'importante differenza dal punto di vista della responsabilità tra un lavoratore con la patente B e uno con la patente C e/o E, la discrepanza essendo segnata dalla CQC, Carta di Qualifica del conducente, che consente di svolgere attività di carattere professionale, nell'ambito dell'autotrasporto e/o del trasporto delle persone: conseguentemente, l'autista di mezzi pesanti, in virtù della maggiore responsabilità alla guida che gli è attribuita, vede una decurtazione dei punti sulla patente doppia nel caso di infrazioni. Questa maggiore responsabilità deve essere accompagnata da processi formativi che rendano il lavoratore più preparato nell'affrontare i rischi della strada: essendo gli autisti gli utenti più esposti ai rischi della strada perché trascorrono in viaggio molto più tempo rispetto agli utenti occasionali, premiare attraverso il sistema dei punti la partecipazione a occasioni formative aggiuntive rispetto a quelle obbligatorie, può costituire una buona pratica a vantaggio di tutta la collettività. Inoltre, prevedere un meccanismo di reintegrazione dei punti potrebbe contribuire a rendere il settore maggiormente attrattivo per i lavoratori, anche a fronte dell'inasprimento dell'apparato sanzionatorio previsto con questo disegno di legge.

1.2. Articolo 3, comma 1 - Modifiche al codice della strada relative all'inserimento della sospensione breve della patente correlata al punteggio, nonché inasprimento dell'apparato sanzionatorio in funzione di sicurezza

riferimento: pag. 21 del [dossier](#), testo a fronte dell'articolato a pag. 129

L'articolo interviene sull'apparato sanzionatorio legato ad alcune fattispecie già definite, aggiungendo al codice della strada un nuovo art. 128-ter, che aggiunge, dopo la prima decurtazione della patente, alla decurtazione dei punti (già prevista dall'art. 126-bis che rimane immutato) anche il **meccanismo della sospensione breve** per una serie enumerata e tassativa di infrazioni (contenuti nella tabella allegata all'art. 126-bis del codice della strada). Tra queste figura la seguente fattispecie: “per i **conducenti di autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose: superamento dei periodi di guida** stabiliti di oltre il 20 per cento rispetto al limite giornaliero massimo di durata dei periodi di



guida ovvero **minimo del tempo di riposo** (articolo 174, comma 6); mancato rispetto per oltre il 20 per cento del limite massimo di durata dei periodi di guida settimanale prescritti o del limite minimo dei periodi di riposo settimanale prescritti (articolo 174, comma 7, terzo periodo); circolazione durante il periodo in cui al conducente sia stato intimato di non proseguire il viaggio per violazione dei periodi di guida o mancato rispetto dei periodi di riposo, giornalieri e settimanali, indipendentemente dall'entità della violazione accertata (articolo 174, comma 11)".

L'articolo richiama indirettamente il tema degli orari di guida e di riposo degli autisti dell'autotrasporto di merci e persone, facendo riferimento all'art. 174 dello stesso Codice della Strada oggetto di modifica da parte del disegno di legge. Pensiamo pertanto, vista l'urgenza del tema per i lavoratori e le lavoratrici da noi rappresentati, che sia opportuno cogliere questa occasione per intervenire anche su questo tema.

Il tema degli orari di guida e di riposo è infatti molto sensibile per gli effetti che ha sulla sicurezza non solo degli autisti, ma anche degli altri utenti della strada: una ricerca dell'ETF del 2020, mostra che il 60% dei conducenti di camion sulle lunghe percorrenze si sente sempre stanco al volante e il 30% ha ammesso di essersi addormentato al volante almeno una volta negli ultimi dodici mesi – e i numeri potrebbero essere molto più alti considerando che il campione è più sindacalizzato della media e quindi esposto a migliori condizioni di lavoro. Questa condizione di stanchezza, che genera un aumento dei tempi di reazione e l'incapacità di controllare il mezzo, oltre che problemi di salute e sociali al lavoratore, deriva da un insieme complesso di cause, molte delle quali sono comunque riconducibili alla gestione del tempo di lavoro e di riposo. Basti pensare ai disturbi che insorgono quando si reitera per lungo tempo l'impossibilità di fermarsi per i bisogni fisiologici o avere sufficiente tempo e condizioni per seguire un'alimentazione sana e corretta.

Sul tema degli orari di guida e di riposo negli ultimi anni sono stati fatti importanti avanzamenti nella normativa a livello europeo: il regolamento (CE) n. 561/2006, modificato dal regolamento (UE) 2020/1054, rappresenta infatti una pietra miliare che permette anche di evitare le più selvagge forme di dumping tra Paesi europei. Il regolamento non può essere messo in discussione e cogliamo l'occasione per segnalare la preoccupazione che ci destano le proposte di modifica contenute nelle relazioni sul "dossier autobus" (Bus & Coach) avanzate dalle commissioni TRAN ed EMPL nell'ambito del Mobility Package sul tema delle interruzioni di guida e dei riposi giornalieri. In particolare, le proposte di modifica introducono la cosiddetta deroga dei 12 giorni che imporrebbe agli autisti di guidare senza riposo settimanale per 12 giorni consecutivi, consentono di dividere le pause giornaliere in pause di soli 15 minuti da spalmare lungo tutto l'arco della giornata non consentendo di riposare adeguatamente, e consentono di posticipare di 1-2 ore il periodo di riposo. Proprio oggi una nostra delegazione sta partecipando ad una **manifestazione a Bruxelles** e sarebbe auspicabile che il Parlamento impegnasse il Governo, anche attraverso la votazione di un atto di indirizzo, come un ordine del giorno o una mozione, a prendere posizione nei negoziati europei affinché non vi sia un peggioramento del regolamento in questa direzione. Ricordiamo che in gioco c'è non solo la sicurezza di lavoratori e utenti della strada, ma anche



l'attrattività di un settore, quello del trasporto delle persone e delle merci, che non riesce più ad attirare i giovani in virtù delle condizioni di lavoro molto disagiati e del dumping sul lavoro che con queste modifiche verrebbe ulteriormente acuito.

C'è un secondo punto che è importante mettere in luce su questo tema. Nel tempo si sono riscontrati problemi di **applicazione del regolamento**, dal momento che le eccezioni previste per particolari situazioni stanno diventando la regola per la massimizzazione dei profitti, portando l'orario normale di lavoro ad una estensione tale (anche di 15 ore) da non garantire per definizione il rispetto delle condizioni di salute e sicurezza. Questo stato delle cose può essere contrastato a nostro avviso in due modi: attraverso maggiori controlli sul rispetto della normativa e attraverso un apparato sanzionatorio che funga da deterrente verso l'imposizione di ritmi di lavoro che non consentono di guidare in sicurezza e che rendono la strada un luogo pericoloso per tutti gli utenti.

Innanzitutto, dovrebbero essere **potenziati i controlli su strada**: l'obbligatorietà del tachigrafo digitale intelligente sui mezzi sopra le 3,5 tonnellate (che dal 2026 diventeranno 2,5) – introdotta con il Regolamento UE 2020/1054 – ha posto un argine al fenomeno di elusione della normativa sugli orari di guida e di riposo, dal momento che diventa più complesso manomettere il sistema di misurazione degli orari di guida – e questo comporta, innanzitutto, che l'obbligatorietà debba essere estesa su tutti i mezzi. Ma questo non è stato sufficiente, perché ciò che il tachigrafo registra deve appunto essere controllato nelle opportune sedi: occorrono quindi maggiori controlli stradali da parte della Polizia Stradale. Serve inoltre un'**armonizzazione delle modalità operative di controllo del sistema della patente estera e del cronotachigrafo digitale**, secondo quanto previsto dalla direttiva europea 1057 del 2020 recepita in Italia con decreto legislativo 27/2023. La mancata armonizzazione infatti oggi provoca una disparità di trattamento che contribuisce a inasprire il dumping già forte in questo settore, dal momento che le sanzioni sono difficilmente applicabili agli autisti stranieri.

Inoltre, occorre **disincentivare le aziende alla richiesta di ritmi di lavoro eccessivi** e al contempo tutelare maggiormente il lavoratore che si trovi costretto sostanzialmente, in quanto parte debole del rapporto di lavoro, ad eludere la normativa: se al lavoratore vengono richiesti ritmi troppo elevati, non può ricadere su di lui o su di lei la responsabilità per eventuali incidenti stradali da questo determinati.

L'art. 174 del Codice della Strada al comma 13 prevede che per le violazioni della normativa sugli orari di guida e di riposo "l'impresa da cui dipende il lavoratore al quale la violazione si riferisce e' obbligata in solido con l'autore della violazione al pagamento della somma da questo dovuta", quindi la responsabilità è ad oggi formalmente condivisa dalle due parti del rapporto di lavoro. Tuttavia, nella pratica, molto spesso è l'autista che paga la sanzione o, anche quando ricade sull'azienda, viene poi addebitata al lavoratore, poiché la prova di responsabilizzazione del lavoratore stesso è spesso affidata al mero rispetto di una formalità burocratica come l'adozione di un provvedimento disciplinare scritto, il possesso dell'attestato di partecipazione ai corsi di formazione organizzati in

conformità alle previsioni del Decreto dirigenziale del 12/12/2016 n. 215, e la controfirma da parte dell'autista delle istruzioni scritte. E' bene chiarire nella normativa che queste sono condizioni necessarie ma non sufficienti per provare la mancata responsabilità aziendale nell'ambito della violazione del Regolamento sugli orari di guida e di riposo, dal momento che questi adempimenti non attengono in alcun modo alla capacità dell'azienda di organizzare correttamente il lavoro, in maniera tale da rispettare detta normativa e non imporre eccessivi ritmi di lavoro. **Chiediamo, pertanto, che per violazioni di questa natura, cioè che attengano al rispetto degli orari di guida e di riposo, la sanzione sia interamente e unicamente a carico dell'azienda.**

Questa previsione non ha in alcun modo una logica di deresponsabilizzazione del lavoratore rispetto al corretto comportamento alla guida: noi stessi come Filt Cgil abbiamo promosso una campagna di comunicazione, *Vai Sicur**, che vuole sensibilizzare prima di tutto i lavoratori stessi al rispetto delle norme e delle pratiche di salute e sicurezza sul lavoro, e in questa stessa audizione chiediamo un rafforzamento degli interventi formativi per migliorare la sicurezza stradale. La proposta ha invece la logica di costituire un reale disincentivo all'imposizione di ritmi di lavoro eccessivi su una materia in cui la discrezionalità del lavoratore è praticamente assente, essendo il lavoro organizzato dall'azienda stessa.

1.3. Articolo 17 - Delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale

riferimento: pag. 60 del [dossier](#), testo a fronte dell'articolato a pag. 133-141

“L'articolo 17 reca:

- nei commi da 1 a 3, un'ampia delega al Governo, da esercitare entro dodici mesi, per l'emanazione di decreti legislativi di riordino della legislazione in materia di motorizzazione e di circolazione di cui al codice della strada, secondo principi e criteri direttivi specifici indicati al comma 3;
- al comma 4, l'autorizzazione all'emanazione, entro un anno dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi, di regolamenti di delegificazione sulla disciplina di alcune materie, tra cui il trasporto eccezionale, i limiti di massa e sagoma dei veicoli, l'aggiornamento della segnaletica stradale e la disciplina tecnica di classificazione, costruzione e tutela delle strade, delle fasce di rispetto, degli accessi e diramazioni, della pubblicità e di occupazione del suolo stradale.”

Si richiede il coinvolgimento delle OO.SS. confederali dei trasporti nelle commissioni parlamentari in fase di dibattito dei decreti attuativi, nelle materie sulle quali il Governo chiede la delega. In particolare, le materie di nostro interesse sono contenute al **comma 3**, lettera **r** (razionalizzazione della disciplina dei titoli abilitativi alla guida dei veicoli, con semplificazione delle procedure e coordinamento delle competenze dei vari soggetti coinvolti, garantendo la tutela degli interessi coinvolti ed in particolare della sicurezza individuale e collettiva, anche assicurando una adeguata attività formativa), **comma 4**, lettere **a** (caratteristiche dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità con introduzione di disposizioni volte a favorire il rilevamento delle infrazioni alle

prescrizioni in materia di circolazione dei veicoli a pieno carico e di trasporto di merci pericolose), **b** (disciplina della massa limite e della sagoma limite dei veicoli adibiti all'autotrasporto dei carichi sporgenti trasportati), **c** (aggiornamento della segnaletica stradale, in conformità alle norme internazionali in materia, e organizzazione della circolazione), **e** (classificazione, destinazione, caratteristiche costruttive, di equipaggiamento e di identificazione dei veicoli, accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, omologazione e controlli di conformità, al fine di adeguarli alle nuove tipologie conseguenti ai processi di innovazione tecnica del settore e di garantire adeguati livelli di sicurezza della circolazione con particolare riferimento alla circolazione stradale e autostradale nel periodo invernale in presenza di fenomeni atmosferici di particolare intensità), **m** (disciplina delle procedure di omologazione dei veicoli che tenga conto dell'innovazione nelle tecnologie del settore e delle ricerche e sperimentazioni internazionali sui veicoli automatizzati, al fine di valutare la possibilità che tali veicoli siano destinati ad essere progressivamente introdotti sul mercato nazionale), **n** (disciplina del processo di trasformazione digitale esteso progressivamente a tutte le infrastrutture appartenenti al Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti, di cui all'allegato "Connettere l'Italia" al Documento di Economia e Finanza 2017, deliberato dal Consiglio dei Ministri in data 11 aprile 2017, e ad altre infrastrutture di completamento, tenuto conto che tutte le infrastrutture stradali anche in ambito urbano e i servizi di cui alla Piattaforma C-ITS istituita dalla Commissione europea interagiscono sempre più con i veicoli ad elevati livelli di automazione e connessione che le percorrono).

Chiediamo inoltre di essere sentiti con riferimento alle norme specifiche sul distacco e accesso al mercato di lavoro per gli autotrasportatori, all'armonizzazione del REN (registro elettronico nazionale), che dovrebbe contenere i dati di tutte le aziende che trasportano merci a prescindere del codice ATECO, e alla stesura di un Codice di armonizzazione della disciplina del trasporto delle merci su strada, necessario a contrastare il dumping contrattuale.

Chiediamo inoltre che venga data attuazione ai Regolamenti 1054, 1055 e 1056 del 2020, che hanno ad oggetto i periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il la registrazione elettronica tramite tachigrafo, e di essere coinvolti in tale processo.

Nella prassi quotidiana si incontrano diverse situazioni di **distacco fraudolento e/o cabotaggio**, che fanno sì che l'inizio dell'attività dei lavoratori stranieri assunti in altri paesi non viene comunicata regolarmente all'INL, nonostante la loro attività quotidiana in Italia. Di conseguenza, a questi lavoratori non viene applicato il CCNL Logistica, trasporto merci e spedizione firmato dalle organizzazioni comparativamente più rappresentative sul piano nazionale il 18 maggio 2021, provocando un dumping contrattuale nei confronti dei lavoratori italiani e un danno al fisco italiano. L'INL dovrebbe detenere i dati relativi ai distacchi, ma questi dovrebbero essere incrociati con i dati della Polizia Stradale che effettua i controlli e la Polizia stradale dovrebbe essere formata sulla normativa in materia. Per questo, ai fini del contrasto al cabotaggio e al distacco fraudolento del lavoratore, quindi anche alle pratiche di dumping sociale nel trasporto merci su strada, chiediamo di

attivare un Tavolo di monitoraggio con cadenza periodica con le parti sociali in merito all'applicazione del decreto legislativo 27/2023 di attuazione della direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, e in particolare dell'art. 1, che aggiunge al decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136, il capo III bis (Disposizioni specifiche per le prestazioni transnazionali di servizi di trasporto su strada), articoli 12-quinquies (Disposizioni di rinvio e di coordinamento normativo), 12-sexies (Obblighi amministrativi a carico del trasportatore e del conducente), 12-septies (Sanzioni).

2. La sicurezza dei lavoratori esposti al traffico

Un secondo macrotema su cui la nostra categoria, insieme ai sindacati degli edili, si è tanto spesa negli anni con gli altri soggetti istituzionali del settore è quello della sicurezza dei lavoratori esposti al traffico. Infatti, una categoria esposta in maniera specifica ai rischi della strada è quella di coloro che lavorano sull'infrastruttura stradale, ad esempio gli operatori della viabilità e della manutenzione stradale. Questi lavoratori sono esposti al rischio di investimento sulla rete in presenza di cantieri mobili e in particolare in fase di apposizione della segnaletica: su questo è stato fatto negli anni passati un grandissimo in un tavolo tripartito al Ministero che per la Cgil aveva interessato la nostra categoria, quindi i trasporti, e la categoria degli edili, la Fillea, che ha portato prima al Decreto 4/03/2013 e poi al Decreto interministeriale 22/01/2019. Con questi decreti ci sono stati importanti avanzamenti soprattutto con riferimento a un maggiore dettaglio delle procedure e sulla formazione, ma alcuni punti sono rimasti aperti.

2.1. Articolo 10 - Modifiche delle norme di comportamento a tutela della sicurezza delle persone esposte al traffico

“L'articolo 10, modificativo del decreto legislativo n. 285 del 1992, consta di un unico comma, recante modifiche agli articoli 43 e 177 del suddetto decreto, rispettivamente alla lettera a) e alla lettera b). L'articolo 10 comma 1 lettera a), inserisce il comma 5 all'articolo 43 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di segnalazione alla circolazione da parte degli agenti di traffico inserendo la protezione degli operatori stradali come ulteriore fattispecie rispetto a quelle che permettono agli organi di polizia stradale, ai sensi dell'articolo 12 del codice della strada e ai soggetti autorizzati, di fermare o rallentare la circolazione stradale. Il comma successivo, il 5-bis, autorizza l'uso di veicoli appartenenti agli organi di polizia stradale indicati nell'articolo 12, commi 1, 2 e 3, così come dei soggetti che hanno ottenuto l'abilitazione come definito nel paragrafo 3-bis dello stesso articolo 12. **Questi veicoli, al fine di prevenire situazioni pericolose causate dalla presenza di persone sulla strada, dall'installazione o rimozione di segnaletica per cantieri, da incidenti o da altri eventi imprevedibili, possono essere impiegati per regolare il traffico su strade con corsie indipendenti o separate da spartitraffico.** Il comma 5-ter, infine, prescrive l'ausilio di un **dispositivo supplementare di forma rettangolare a luce lampeggiante, denominato safety car**, per i veicoli impegnati nelle



attività disciplinate al comma di cui sopra. Le modalità di rallentamento graduale della marcia e di regolazione del flusso veicolare sono stabilite tramite decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'interno, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. [...]"

Apprezziamo la previsione della protezione degli operatori stradali come ulteriore fattispecie rispetto a quelle che permettono agli organi di polizia stradale di fermare o rallentare la circolazione stradale, così come l'utilizzo della safety car che si è rivelata strumento importante e funzionale a migliorare la sicurezza degli operatori.

Al nuovo art. 43, comma 5, proponiamo di aggiungere agli operatori stradali anche quelli autostradali, come segue: "Gli agenti, per esigenze connesse con la fluidità o con la sicurezza della circolazione o con la protezione degli operatori stradali **e autostradali**, possono altresì far accelerare o rallentare la marcia dei veicoli, fermare o dirottare correnti veicolari o singoli veicoli, nonché dare altri ordini necessari a risolvere situazioni contingenti, anche se in contrasto con la segnaletica esistente, ovvero con le norme di circolazione"

Proponiamo inoltre di inserire tra i soggetti in possesso dell'abilitazione prevista dal comma 3-bis dell'art. 12 del Codice della strada (citato allo stesso art. 43, comma 5-bis) anche i concessionari autostradali.

2.2. Altre proposte di modifica e integrazione del Codice della strada a tutela dei lavoratori esposti al traffico

All'art. 12 del Codice della Strada relativo all'Espletamento dei servizi di polizia stradale, proponiamo di aggiungere un ulteriore comma, il comma 6, volto a prevedere che gli operatori dei diversi organi di vigilanza competenti, (Polizia stradale, provinciale, etc.) siano destinatari di **processi formativi** che contemplino anche le disposizioni contenute sia nel DM 10 luglio 2002 (Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo) sia nel DIM 19 gennaio 2019 e s.m.i. (Individuazione della procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare) in maniera tale da allineare le competenze degli operatori, per i quali la formazione è obbligatoria, con i soggetti preposti ai servizi di polizia stradale.

All'art. 72 del Codice della strada relativo ai "Dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore e loro rimorchi", comma 3, proponiamo di inserire la possibilità di introdurre nei veicoli di nuova costruzione forme di **segnalamento acustico** direttamente all'interno degli autoveicoli, da attivarsi, nel rispetto della vigente normativa sull'omologazione, in adeguato anticipo nei confronti dell'utenza automobilistica, ai fini del miglioramento della segnalazione della presenza di cantieri mobili e fissi, utilizzando i sistemi tecnologici innovativi già presenti sul mercato. La presente proposta era stata già condivisa con i l



partecipanti al tavolo tecnico per la revisione del DM 4 marzo 2013 presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, tra cui il Ministero dei trasporti, il Ministero della salute, INL, Polizia stradale, INAIL, Coordinamento Tecnico delle Regioni, OO.SS. del settore stradale e edile di CGIL, CISL, UIL, UGL, OO.SS. datoriali e dei gestori ANCE, ANAS, AUTOSTRADE, AISCAT.

All'art 142 del Codice della strada relativo ai "Limiti di velocità", proponiamo di inserire un ulteriore comma, il 12-quinquies, per l'incremento dell'utilizzo di apparecchi o di sistemi di rilevamento della velocità ovvero attraverso l'utilizzazione di dispositivi o di mezzi tecnici di controllo a distanza delle violazioni ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni (**autovelox**) in prossimità dei cantieri stradali anche di tipo mobile. La presente proposta era stata già condivisa con i partecipanti al tavolo tecnico per la revisione del DM 4 marzo 2013 presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, tra cui il Ministero dei trasporti, il Ministero della salute, INL, Polizia stradale, INAIL, Coordinamento Tecnico delle Regioni, OO.SS. del settore stradale e edile di CGIL, CISL, UIL, UGL, OO.SS. datoriali e dei gestori ANCE, ANAS, AUTOSTRADE, AISCAT.

Si propone inoltre allo stesso art. 142 di introdurre un'ulteriore **riduzione dei limiti di velocità**, per i mezzi pesanti, in prossimità dei cantieri, per i quali non sia stata operata la completa deviazione del traffico nella corsia opposta di marcia, a maggiore garanzia della sicurezza degli operatori stradali.

All'articolo 12 del decreto legislativo in oggetto, relativo al fenomeno del **contromano**, si richiede che sia consultata, in via preventiva rispetto al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti previsto entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, la consultazione della Commissione consultiva di cui all'art. 6 del d.lgs. 81, per l'adozione di procedure specifiche e destinate a contenere i rischi che si producono. La presente proposta era stata già condivisa con i partecipanti al tavolo tecnico per la revisione del DM 4 marzo 2013 presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, tra cui il Ministero dei trasporti, il Ministero della salute, INL, Polizia stradale, INAIL, Coordinamento Tecnico delle Regioni, OO.SS. del settore stradale e edile di CGIL, CISL, UIL, UGL, OO.SS. datoriali e dei gestori ANCE, ANAS, AUTOSTRADE, AISCAT.

Infine, segnaliamo la necessità di aggiornare il DM 10 luglio 2002 (Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici differenziati per categoria di strada - Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo codice della strada) con riferimento agli **schemi segnaletici in presenza di rotatorie**, attualmente non contemplate. La presente proposta era stata già condivisa con i partecipanti al tavolo tecnico per la revisione del DM 4 marzo 2013 presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, tra cui il Ministero dei trasporti, il Ministero della salute, INL, Polizia stradale, INAIL, Coordinamento Tecnico delle Regioni, OO.SS. del settore stradale e edile di CGIL, CISL, UIL, UGL, OO.SS. datoriali e dei gestori ANCE, ANAS, AUTOSTRADE, AISCAT.

3. Interventi infrastrutturali

L'ultimo macro tema che intendiamo sollevare attiene agli interventi infrastrutturali per la sicurezza dei passaggi a livello ferroviari e la sicurezza di velocipedi e mezzi pubblici.

3.1. Articolo 9 - Passaggi a livello ferroviari

riferimento: pag. 44 del [dossier](#), testo a fronte dell'articolato a pag. 92

L'art. 9 inserisce un nuovo comma all'art. 44 del codice della strada relativo ai Passaggi a livello ferroviari. Viene inserito il comma 2-bis secondo cui: "in corrispondenza dei passaggi a livello sprovvisti di barriere o semibarriere può essere collocato, sulla destra della strada, a cura e spese del gestore della ferrovia, un dispositivo luminoso a due luci rosse lampeggianti alternativamente che entra in funzione, integrato da un dispositivo di segnalazione acustica, per avvertire in tempo utile del passaggio del treno. L'installazione di tali dispositivi è obbligatoria in caso di visibilità insufficiente". In chiusura, l'art. 9 stabilisce che dalla sua attuazione non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e che gli enti gestori provvedono a tali adempimenti nell'ambito delle risorse ordinariamente finalizzate alla manutenzione".

I Passaggi a livello ferroviari rappresentano una realtà ormai presente sulle linee storiche dall'attuale rete ferroviaria e non esistono nell'ambito della costruzione delle nuove opere. Infatti, i PL sono caratteristici di quelle linee, in prevalenza regionali, costruite prima della metà del XX secolo, quando la mobilità privata su strada con automobile non era ancora diffusa come adesso. Alla luce dell'intensificarsi del traffico stradale, i PL rappresentano oggi un elemento di criticità sia in termini di sicurezza che di regolarità del trasporto ferroviario e di quello stradale.

Occorre pertanto, prima di tutto, specificare anche nella norma che, oggi i PL devono essere superati e che non possono esistere, se non in casi del tutto eccezionali, PL non protetti da barriere. Pertanto tracciati alternativi e ammodernamenti dovrebbero essere previsti in via prioritaria. Secondariamente, qualora non sia possibile realizzare tracciati alternativi, devono essere privilegiati sistemi a barriera, tra cui i dissuasori da installare nella parte inferiore delle sbarre dei passaggi a livello per evitare che soprattutto pedoni e ciclisti passino sotto. Questi interventi dovrebbero essere eseguiti con onere a carico della finanza pubblica di livello nazionale, dal momento che le amministrazioni locali e i gestori regionali non hanno normalmente finanze sufficienti a coprire tali spese. E' inoltre evidente, anche in seguito ai recenti fatti di cronaca, come le finanze destinate ad altre opere di manutenzione della rete ferroviaria e stradale non possano essere distolte e impiegate per questa, seppur importante, opera di rimozione dei PL.

Nel caso, invece, delle linee gestite da RFI, la soppressione dei passaggi a livello è già prevista nell'ambito del contratto di programma all'art. 6, comma 3, ma in realtà incontra

spesso l'opposizione delle amministrazioni locali che si concretizza in un iter burocratico oneroso e lento che non permette di mettere il sistema in sicurezza in tempi celeri. Occorre pertanto semplificare tale iter, nelle modalità normalmente utilizzate per le opere di interesse nazionale.

In conclusione, la previsione dell'art. 9 della presente proposta di legge relativamente all'applicazione di un dispositivo luminoso a due luci rosse lampeggianti alternativamente che entra in funzione, integrato da un dispositivo di segnalazione acustica, è accettabile solo nella misura in cui sia residuale rispetto a quanto già detto in precedenza.

3.2. Articolo 8 e proposte di legge abbinata - Ciclabilità

riferimento: pag. 41, 42 del [dossier](#), testo a fronte dell'articolato a pag. 80, 102

Con il presente intervento, attraverso l'abrogazione della lett. i-ter) dell'art. 7 comma 1 del Codice della strada, viene meno la possibilità per i velocipedi di circolare sulle strade o corsie riservate alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto. Condividiamo lo spirito della presente disposizione, che però deve essere raggiunto in maniera diversa da come proposto, e che, comunque, resta condivisibile solo se accompagnato da ulteriori misure volte ad individuare una modalità di circolazione alternativa per i velocipedi.

L'obiettivo generale della nostra proposta è quello di promuovere la mobilità sostenibile, sia ambientalmente che socialmente, facendo leva sull'integrazione modale del servizio pubblico di linea, capace di rispondere ad alti volumi di domanda (molti passeggeri contemporaneamente) sulle tratte più congestionate, con i servizi sharing e on demand e, soprattutto, con la mobilità dolce, resa possibile anche dal diffondersi di velocipedi e monopattini. Una vera transizione dal paradigma della mobilità privata inquinante al paradigma della mobilità collettiva e condivisa sostenibile abbisogna di alcuni elementi fondamentali. Il primo, a cui la norma tenta di rispondere, è l'efficienza del trasporto pubblico di linea: si condivide quindi l'esigenza, da una parte, di non perdere velocità commerciale e, dall'altra, di garantire la sicurezza di autisti e passeggeri. Questo, però, non può essere realizzato a scapito dei ciclisti - tra cui, lo ricordiamo, figurano anche i rider che noi rappresentiamo. In altre parole, il divieto di circolare nelle corsie preferenziali non può essere risolto "spostando" i velocipedi in mezzo al traffico dei veicoli privati. Occorre pertanto inserire piste ciclabili in ogni sede stradale che abbia caratteristiche morfologiche appropriate, aggiungendo nuove corsie o modificando la destinazione d'uso di quelle già presenti dedicate al traffico veicolare privato. Questi interventi di tipo infrastrutturale sono da privilegiare in ogni situazione a garanzia della sicurezza stradale di tutti gli utenti della strada. Le strade della tipologia di cui sopra senza piste ciclabili devono essere progressivamente superate.

Pertanto, si chiede di tornare indietro sull'abrogazione della lett. i-ter) nell'art. 7, comma 1, e di modificarla come segue: "Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco: [...] i-ter) vietare la circolazione dei velocipedi sulle strade di cui alla lettera i) solo



se realizzano con oneri finanziari a proprio carico interventi infrastrutturali compensativi come la realizzazione di piste ciclabili nelle stesse sedi stradali o in strade limitrofe che si collochino nel raggio di 500 mt”.

La misura che prevede il mantenimento della distanza di sicurezza di almeno 1,5 metri durante il sorpasso dei velocipedi da parte dei veicoli a motore (nuovo comma 9-bis, dell’articolo 148 del Codice della Strada) appare invece inconsistente sotto il profilo della reale applicabilità alle dinamiche operative stradali. Anche in questo caso, occorre agire a monte con interventi infrastrutturali che rendano la strada un luogo sicuro per tutte le utenze attraverso corsie preferenziali differenziate.