

Sede operativa nazionale

20139 MILANO
Viale Bacchiglione, 16
Tel. 02/53.93.539 r.a.
Fax 02/53.97.381

Sede Legale

00153 ROMA
P.zza G.G. Belli, 2
Tel. 06/58.300.213 r.a.
Fax 06/58.16.389

OSSERVAZIONI SUL DDL AC1435 IN MATERIA DI SICUREZZA STRADALE E DELEGA PER LA REVISIONE DEL CODICE DELLA STRADA

In relazione al ddl AC1435 in materia di revisione del codice della strada, la FAI Conftrasporto – relativamente all'articolato sottoposto - osserva quanto segue:

GUIDA IN STATO DI EBBREZZA (ART. 1) E ALCOLOCK (ART.2)

Fai Conftrasporto condivide l'inasprimento delle sanzioni per la guida in stato di ebbrezza con l'inserimento sulla patente della "Limitazione dell'uso – codice 68 niente alcol" e della "Limitazione dell'uso – codice 69 Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock". Tuttavia, la scrivente evidenzia che per gli autisti professionali di veicoli adibiti al trasporto di merci su strada è già vigente il tasso alcolemico pari a 0 (cd "tolleranza zero"), previsto dall'art.186 bis comma 1, lett. d del c.d.s.

Pertanto, l'annotazione sopra citata sulla patente appare superflua, in quanto:

- Il codice 68 (niente alcol) è già previsto in automatico per i titolari di patenti C, accompagnate dalla CQC trasporto cose;
- il superamento del tasso alcolemico di 1,5 g/l (che dovrebbe dar luogo all'applicazione del codice 69), per i predetti autisti comporta già la revoca della patente ai sensi dell'art. 186 bis, comma 5 del cds.

In conseguenza di quanto sopra, stante la tolleranza zero per i conducenti professionisti, tutti i veicoli adibiti al trasporto di merci di massa complessiva superiore a 1,5 ton dovrebbero essere forniti di serie del dispositivo alcolock (che impedisca l'avviamento del motore a seguito del riscontro di un tasso alcolemico da parte del guidatore superiore a zero), sin dalla prima immatricolazione. Si propone pertanto che, decorsi 12 mesi dall'entrata in vigore della presente legge, i veicoli di nuova immatricolazione siano dotati di serie del dispositivo in parola.

SOSPENSIONE DELLA PATENTE IN RELAZIONE AL PUNTEGGIO (ART.3).

FAI Conftrasporto condivide il nuovo meccanismo della sospensione breve della patente in caso di punteggio inferiore ai 20 punti. Facciamo tuttavia notare che detto meccanismo andrebbe adeguato alle specificità degli autisti professionali soprattutto quando si tratta di infrazioni meno gravi al Cds., che non comportino alcun incidente o danno a persone (es. guida con il telefonino, attraversamento incrocio mentre scatta il semaforo rosso, ecc...). Ciò in quanto gli autisti professionali già incorrono in gravissime sanzioni specifiche, più gravi rispetto ai

conducenti ordinari, quali ad es. a revoca della patente, quando gli viene accertato un tasso alcolemico > 1,5, oppure per guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti.

Poiché gli autisti professionali dispongono di un punteggio sulla patente di guida e di uno, specifico, sulla Carta di qualificazione del conducente per le infrazioni al cds commesse alla guida del camion e, tenuto conto di quanto sopra e della necessità, per i menzionati autisti, di possedere la patente per il loro lavoro (e, conseguentemente, per l'attività dell'impresa di cui sono dipendenti), riteniamo ragionevole che la sospensione breve si applichi in base alla somma dei punteggi di entrambi i titoli abilitativi (patente e CQC).

Giova peraltro evidenziare che il meccanismo della sospensione breve della patente appare complesso e comporta, oltretutto, notevoli disagi per gli autisti dei mezzi pesanti che, per loro natura, commettono le violazioni del cds comportanti la decurtazione del punteggio in luoghi distanti dalla loro residenza o dalla sede dell'impresa per la quale lavorano.

Condivisibile appare la disposizione che estende il meccanismo della sospensione breve anche ai conducenti titolari di patenti estere.

ACCERTAMENTO DELLE VIOLAZIONI CON DISPOSITIVI DI CONTROLLO AUTOMATICO (ART.6).

Forti dubbi desta la previsione che le violazioni possono essere accertate da remoto, oltre che con apparecchiature debitamente omologate, anche con strumenti in attesa di omologazione, (*"nelle more dell'emanazione di un regolamento specifico"*). Infatti, solo l'omologazione garantisce la correttezza delle misurazioni eseguite da detti strumenti per cui, in difetto, è prevedibile che le violazioni così accertate vengano fatte oggetto di ricorsi davanti all'autorità giudiziaria per l'annullamento dei verbali.

Laddove si volesse mantenere la norma proposta, si dovrebbe prevedere tempi certi per l'emanazione del regolamento specifico, superati i quali le violazioni sarebbero annullabili.

MISURE PER CONTRASTARE IL FENOMENO DEL CONTROMANO (ART. 12).

Premesso che la circolazione contromano – vista la sua estrema pericolosità per tutti gli utenti della strada – va **espressamente vietata** per tutte le tipologie di veicoli su strada (inclusi velocipedi, monopattini, ecc.), riteniamo comunque utile la predisposizione di adeguata segnaletica atta a prevenire questo fenomeno.

Sarebbe utile aggiungere a questa disposizione, una norma per inasprire le violazioni relative ai veicoli che circolano sui marciapiedi prevedendo, vista la pericolosità sociale del comportamento la possibile confisca del mezzo.

MODIFICHE IN MATERIA DI CIRCOLAZIONE IN AMBITO URBANO (ART.15).

La norma prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministro della cultura, previa intesa in sede di Conferenza unificata, vengano stabilite anche le categorie di veicoli non soggette alle limitazioni alla circolazione nei centri abitati, introdotte dai Sindaci a salvaguardia della qualità dell'aria. La scrivente richiede che, in detto decreto, venga prevista l'esclusione dei veicoli adibiti alla consegna urbana delle merci di categoria euro VI o superiore (es. full electric, ibrido, metano, GNL), tenuto conto dell'impatto esiguo delle loro emissioni inquinanti e, al contempo, della necessità di garantire la consegna delle merci all'interno delle città.

DELEGA AL GOVERNO PER LA REVISIONE DEL CODICE DELLA STRADA (ART.17).

La FAI Confrtrasporto concorda con i criteri di delega di cui all'art. 17, comma 4, di prevedere uno o più regolamenti che riguardino le caratteristiche dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità e la disciplina della massa limite dei veicoli adibiti all'autotrasporto relativamente alle sporgenze ammissibili (lett. a, b).

Singolare appare invece la previsione della lettera f), che stabilisce l'introduzione di veicoli a pedali adibiti al trasporto delle merci, tenuto conto della limitatissima capacità di carico dei predetti veicoli. Oltretutto, onde evitare fenomeni di concorrenza sleale con le imprese che effettuano trasporto merci mediante autoveicoli a motore, tale previsione andrebbe comunque accompagnata dall'obbligo di iscrizione all'Albo dei trasportatori di cose in conto terzi, in conformità a quanto stabilisce l'art. 1, comma 6, della legge 454/1997.

PROPOSTE DI MODIFICA DEL CODICE DELLA STRADA

In aggiunta alle osservazioni di cui sopra, la FAI Confrtrasporto ritiene che il ddl in esame andrebbe implementato con ulteriori articoli che disciplinano le seguenti tematiche:

SEGNALAZIONE DEGLI ANGOLI CIECHI

Riteniamo che la materia della segnalazione degli angoli ciechi dei mezzi pesanti vada affrontata con una norma di carattere generale da inserire, eventualmente, nel codice della strada all'art. 72, evitando così iniziative di singoli Sindaci che, mossi dall'opinione pubblica, emettono ordinanze che impongono il montaggio sui mezzi di dispositivi adeguati.

Tale norma dovrebbe prevedere l'obbligo di dotazione di dispositivi in esame sui veicoli immatricolati per la prima volta a partire da 12 mesi dall'entrata in vigore del ddl, con l'esclusione dei veicoli in circolazione a tale data. Per questi ultimi, l'unico adempimento che potrebbe essere chiesto è quello di dotarsi di specifici adesivi che segnalino questi angoli ciechi agli utenti della strada, sulla falsariga di quanto avviene già in Francia.

DIVIETI DI CIRCOLAZIONE E MERCI DEPERIBILI

Fai Confrtrasporto reputa che il divieto di circolazione dei mezzi pesanti nei giorni festivi vada rivisto, tenuto conto delle nuove esigenze legate alla distribuzione delle merci che, soprattutto nella grande distribuzione, non prevedono giorni di chiusura e tenendo altresì conto che, soprattutto in alcuni mesi dell'anno in particolare nel periodo invernale), il traffico veicolare nei giorni festivi sulla viabilità extraurbana non è interessato da esodi o dalla movimentazione di turisti.

Di conseguenza occorre modificare l'art. 6, comma 1 del cds (e, quindi, anche l'art.7 del regolamento di esecuzione del cds) eliminando l'automaticità del divieto nei giorni festivi, lasciando invece la possibilità di individuare alcuni di detti giorni in cui, anche alla luce dei flussi di traffico registrati dagli enti proprietari delle strade, la circolazione dei mezzi pesanti non costituisce un ostacolo alla normale viabilità.

Per quanto riguarda, invece, le deroghe permanenti ai divieti di circolazione, si chiede che quella prevista per il trasporto di merci deperibili venga applicata ogniqualvolta il carico comprenda almeno il 50% di tali merci.

MODIFICA SULL'ESPLETAMENTO DEI SERVIZI DI POLIZIA STRADALE E SULLA DESTINAZIONE DEI PROVENTI (ARTT.12 E 208 CDS)

Si ritiene opportuno delimitare i poteri di accertamento riconosciuti alle polizie provinciali e comunali (lett. d bis, e) art. 12) alle sole violazioni commesse nei rispettivi ambiti di competenza.

Pertanto, l'emendamento che si propone è il seguente:

- ✓ All'art.12, comma 1, lett. d bis del codice della strada, sono aggiunte infine le seguenti parole: "e limitatamente alle violazioni del codice della strada ivi commesse";
- ✓ All'art.12, comma 1, lett. e del codice della strada, sono aggiunte infine le seguenti parole: "e limitatamente alle violazioni del codice della strada ivi commesse";

E' opportuno, inoltre, che tutti i proventi delle violazioni al c.d.s accertate dalle polizie locali confluiscono in un fondo apposito istituito presso il MIT che, a sua volta, provvederà a redistribuirle agli enti locali con il vincolo di utilizzo per la manutenzione della viabilità di loro competenza.

CALCOLO DELLE SANZIONI LEGATE AL SUPERAMENTO DEL LIMITE DI VELOCITÀ DI 150 Km/h

Come noto, l'art. 142 del cds, comma 1, stabilisce che "*Sulle autostrade a tre corsie piu' corsia di emergenza per ogni senso di marcia, dotate di apparecchiature debitamente omologate per il*

calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, gli enti proprietari o concessionari possono elevare il limite massimo di velocità fino a 150 km/h..(omissis)"

Orbene, qualora gli enti concessionari sfruttassero detta opportunità, la scrivente ritiene opportuno che le sanzioni collegate all'eccesso di velocità stabilite nei commi dal 7 al 9 bis sempre dell'art. 142, vengano calcolate assumendo come base il limite di velocità di 130 Km/h e, in caso di accertamento con strumenti di rilevazione automatica, senza l'applicazione della franchigia del 5% prevista dall'art. 345 del Regolamento di esecuzione del cds.

TRASPORTI ECCEZIONALI E IN CONDIZIONI DI ECCEZIONALITA' – VERIFICHE SULLE OPERE D'ARTE.

A partire dal tragico crollo del Ponte Annone Brianza del 28 ottobre 2016 e, ancor di più dopo quello del Ponte Morandi, lo svolgimento dei trasporti eccezionali e in condizioni di eccezionalità è condizionato da tutta una serie di verifiche sulla tenuta delle opere d'arte che, soprattutto sulla viabilità locale di competenza di Regioni, Province e Comuni, viene posta interamente a carico degli autotrasportatori che, ogni volta, ne sopportano anche i costi.

Riteniamo che questa situazione non sia più sostenibile in quanto le verifiche dovrebbero essere di appannaggio esclusivo degli enti titolari/concessionari delle opere d'arte, prevedendone altresì una durata di 6 mesi.

Per questo motivo, si propone l'introduzione di una lettera b bis), al comma 4, art. 17 del ddl AC1435, che preveda quanto segue:

"b bis) svolgimento delle verifiche sulle opere d'arte a carico esclusivamente dell'ente titolare/concessionario della viabilità interessata al transito del trasporto eccezionale o in condizione di eccezionalità. Tali verifiche hanno validità 6 mesi e coprono tutti i trasporti eccezionali o in condizioni di eccezionalità che, per loro configurazione, hanno sull'infrastruttura verificata un impatto inferiore rispetto a quello oggetto della verifica".

GRAVE ECCESSO DI VELOCITA' COMPIUTO DA AUTISTI ALLA GUIDA DI FURGONI E AUTOMEZZI ADIBITI AL TRASPORTO DI MERCI.

Constato il grave fenomeno dell'eccesso di velocità commesso dagli autisti di furgoni e automezzi adibiti ai trasporti di merci di massa complessiva superiore a 1,5 e fino a 3,5 ton. (che tra l'altro non sono soggetti al cronotachigrafo e al limitatore di velocità), si propone di punire in maniera più rigorosa il superamento del limite di velocità di oltre 40 km/h, in particolare in ambito urbano, con il ritiro della patente per sei mesi e in caso di recidiva con la revoca della patente.

Roma, 8 novembre 2023