



Roma, 17 novembre 2023

Prot.n. ML/23/718 - trasmessa a mezzo email

**Onorevoli componenti della
IX Commissione Trasporti della
Camera dei Deputati**

Oggetto: sintesi delle principali osservazioni al disegno di legge n. 1435 recante “Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285”.

Di seguito le principali osservazioni della scrivente organizzazione, con la premessa, in sintesi, che segue:

- in materia di sicurezza stradale, proseguire con la logica della repressione, mediante l'inasprimento delle sanzioni, solo apparentemente più efficace, significa non aver compreso che si tratta di un atteggiamento scorretto soprattutto alla luce degli scarsi risultati ottenuti nell'ultimo ventennio (l'età dei punti sulla patente di guida). Al contrario, occorre generare i presupposti per una attività costante di prevenzione (presenza sul territorio delle autorità di controllo, quantità e qualità dei controlli, regole mercato merci e viaggiatori, funzionalità infrastrutture e segnaletica, nuove procedure di addestramento ecc...);

- l'UE attualmente discute sull'aumento dei “pesi e delle dimensioni” dei veicoli pesanti e delle unità di carico per il trasporto su strada delle merci: questo è un ulteriore esempio di incoerenza rispetto alla sicurezza stradale che bisognerà tentare di evitare. In Italia, nello scorso 2021, è stata approvata una norma che ha aumentato le dimensioni di un complesso veicolare (trattore + semirimorchio) a 18,00 metri (dai precedenti 16,60), consentendo l'immissione su strada di un pezzo unico lungo 15 metri il quale, come si poteva immaginare, genera difficoltà di manovra incidendo negativamente non solo sul famoso angolo cieco del veicolo industriale ma anche sui disagi operativi (rotonde, infrastrutture stradali ridotte ecc...).

- l'angolo cieco del mezzo industriale era stato affrontato con l'obbligatorietà (direttiva 2003/97/CE) del montaggio dello specchio retrovisore grandangolare (con tanto di modifica alla carta di circolazione) per il quale l'investimento, completato fra il 2008 e il 2009, fu completamente a carico delle imprese. Ad oggi, in considerazione del divieto di accesso dei mezzi, imposto dal Comune di Milano, nel caso in cui il veicolo industriale non sia dotato di non ben precisate tecnologie (sistemi di segnalazione acustica e/o visiva e/o tattile), bisognerà chiarire il tipo di tecnologia applicabile ed anche le modalità finanziarie con le quali favorirne il montaggio da parte delle imprese;

- riorganizzare le quantità e soprattutto la qualità dei controlli su strada. Riaprire il centro di addestramento di Cesena per preparare al meglio gli addetti ai controlli su strada su materie specialistiche come il trasporto delle merci, merci pericolose, animali alimentari, rifiuti, eccezionali, infortunistica, procedure documentali e amministrative anche internazionali ecc...

TRASPORTOUNITO – ASSOCIAZIONE NAZIONALE TRASPORTATORI PROFESSIONALI

via Panama, 62 – 00198 Roma – Tel. 068559151

via di Tor Cervara, 143 / 52 - 00155 Roma - Tel. 06 22704053 Fax 06 22709163

www.trasportounito.net – info@trasportounito.net

Nel merito del disegno di legge, in sintesi:

Capo I – Guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti

1. Si prende atto della ulteriore rigidità nel caso di assunzione di alcol o sostanze psicotrope, ma si ritiene che non rappresenti un “deterrente” l’aumento esponenziale degli anni di reclusione con la modifica dell’art. 59 bis del codice penale, quanto piuttosto il fatto che le pene, già previste nelle attuali disposizioni di legge, vengano poi effettivamente applicate;
2. Al comma 9) che sostituisce il comma 6 (dell’articolo 186 comma 9 bis), non si comprende l’applicazione della seguente disposizione: *“In deroga alle disposizioni dell’articolo 119 comma 5 ... è sempre disposta la revoca della patente”*. In sostanza, a prescindere dal ricorso, avverso il giudizio delle commissioni mediche, la revoca della patente deve intendersi effettuata. Tutto ciò, considerato che un utente professionale (con le abilitazioni di guida CE e CQC) debba, secondo la disposizione proposta, conseguire nuovamente tutte le abilitazioni, occorrerebbe un ulteriore elemento di garanzia, quanto meno per consentire, e garantire una procedura chiara per l’eventuale ricorso.

Capo II – Della sospensione della patente di guida

1. *“Sospensione della patente in relazione al punteggio”*. Si introduce un nuovo principio sanzionatorio che si basa sulla “personalizzazione delle sanzioni”. Sebbene il principio sia condivisibile perché responsabilizza maggiormente l’utente stradale, occorre migliorare l’impianto normativo prevedendo una struttura organizzativa adeguata ed un impianto normativo per il quale rileviamo le seguenti criticità:
 - a. La personalizzazione delle sanzioni impone una contabilità specifica, in tempo reale, per ciascun soggetto abilitato (circa 11,8 milioni), mentre l’attuale anagrafe nazionale svolge letteralmente una funzione di “archivio” tutt’altro che puntuale;
 - b. La sospensione breve della patente (7, 15 o 30 giorni) non solo comporta una imponente attività amministrativa ma deve anche prestarsi, e non si comprende come, all’azione dei ricorsi sia al verbale che alla sospensione;
 - c. alla lettera n) dell’art. 3 del disegno di legge si individuano, fra le sanzioni per le quali verrebbe ad applicarsi la sospensione in relazione al punteggio, anche i conducenti dei veicoli industriali nel caso di superamento delle ore di guida o di inosservanza dei periodi di riposo. Tali infrazioni, che già prevedono sanzioni pecuniarie ed accessorie secondo una certa proporzionalità, sarebbero oggi soggette ad una grave implementazione sanzionatoria aggiuntiva della *“sospensione periodica della patente”* che riteniamo non sia possibile da accettare;
 - d. Il circuito della contabilizzazione dei punti sulla patente, per ciascun abilitato alla guida, avente lo scopo di proporzionare una eventuale sanzione, secondo l’elenco delle sanzioni inserite nel disegno di legge all’articolo 3, per i conducenti professionali (in possesso dell’abilitazione alla guida di veicoli oltre i 35 quintali e della CQC – carta di qualificazione del conducente -) dovrebbe prevedere la doppia contabilità (art. 226 comma 11): punteggio collegato alla Cqc per le infrazioni commesse alla guida del mezzo di trasporto e punteggio normale collegato alla patente di guida.

Capo III – Della formazione e del rafforzamento del controllo

Promozione delle attività formative nelle scuole.

1. Al termine del proposto articolo 2 ter aggiungere il seguente periodo: “Tra i corsi extracurricolari devono essere individuati anche quelli riferiti ai titolari di una CQC il cui credito dei punti sarà assegnato alla medesima carta di qualificazione del conducente”.
L’azione formativa proposta non può essere limitata ai sedicenni o diciottenni ma, sempre per favorire l’azione preventiva, deve essere estesa e potenziata a tutti i livelli degli abilitati alla guida ivi compresi quelli professionali;
2. Allo scopo di agevolare l’educazione stradale sarebbe auspicabile estrapolare dall’attuale Codice della Strada, dai suoi regolamenti e/o decreti di attuazione, le disposizioni che riguardano esclusivamente la circolazione stradale ufficializzando uno strumento semplificato, utile e necessario ai fini formativi.

Accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico

1. L’accertamento a distanza mediante rilevamenti automatici con filmati, videosorveglianza o documentazione fotografica, rappresentano l’antitesi alla volontà di presidiare fisicamente il territorio e di evidenziare la presenza delle autorità di controllo, poiché il fine ultimo di un tale provvedimento è quello di risparmiare i costi dei controlli e, contemporaneamente, massificare le sanzioni d’ufficio per fare cassa;
2. Mentre si ritiene utile l’individuazione automatica, mediante la rilevazione delle targhe, per la verifica delle coperture assicurative, per le revisioni periodiche od anche per la misurazione delle velocità dei veicoli, siamo contrari nel concedere la possibilità agli operatori di sanzionare genericamente con immagini o video, anche dopo ventiquattro ore. Le immagini, fra l’altro, non possono certificare molte delle infrazioni contenute nel disegno di legge, come ad esempio i documenti autorizzativi, le masse dei veicoli, l’efficienza, il rumore, l’inquinamento ecc...

Titolo V – Delega al governo e delegificazione in materia di circolazione stradale e disposizioni finali

Delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale

1. Dai principi proposti sui quali dovrebbe basarsi la delega per la “*disciplina concernente la motorizzazione*”, non appare una convinta volontà di riorganizzare totalmente la motorizzazione civile sostituendo i vecchi organigrammi verticali con aree di responsabilità; se la delega punta sostanzialmente sull’efficienza e sull’ottimizzazione delle competenze fra enti territoriali, a nostro giudizio non coglie la necessità, anche mediante la forza della digitalizzazione, di riformare profondamente uno dei più importanti enti pubblici nazionali;
2. Sulle caratteristiche dei veicoli eccezionali, e dei trasporti in condizioni di eccezionalità, l’auspicio è che il termine di un anno sia notevolmente ridotto.

Nel ringraziarVi per l’attenzione, confermando la disponibilità per ulteriori approfondimenti, inviamo cordiali saluti.

Il Segretario Generale
Maurizio Longo

