

Camera dei Deputati

Commissione IX Trasporti
(Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)

**Memoria ANITA nell'ambito dei progetti di legge recanti interventi in
materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della
strada**

Roma, 22 novembre 2023

ANITA, l'Associazione di Confindustria che raggruppa le imprese di autotrasporto merci per conto di terzi e di logistica, è particolarmente impegnata sul tema della sicurezza stradale nel suo complesso e pertanto condivide gli interventi normativi sul Codice della strada finalizzati ad aumentare gli standard di sicurezza della circolazione.

ANITA, inoltre, apprezza la norma di delega contenuta nel ddl per il riordino e la revisione della legislazione vigente in materia di circolazione stradale, tenuto conto del mutato contesto economico e sociale del Paese che ha fatto emergere nuove esigenze di mobilità di persone e merci per effetto dei nuovi assetti produttivi, trasportici e distributivi, delle nuove dinamiche dei mercati di consumo e delle nuove tecnologie a disposizione sui veicoli, per le infrastrutture e per lo svolgimento dei controlli da parte delle forze dell'ordine.

Ciò premesso, si riportano di seguito osservazioni e proposte.

GUIDA IN STATO DI EBBREZZA O DOPO AVER ASSUNTO SOSTANZE STUPEFACENTI (ART. 1) E USO DEL DISPOSITIVO ALCOLOCK (ART. 2)

Le modifiche previste portano a un inasprimento delle sanzioni per la guida in stato di ebbrezza, prevedendo l'apposizione sulla patente di guida del conducente condannato per tali reati dei codici unionali 68 e 69 ("divieto assoluto di assumere bevande alcoliche alla guida" e "limitazione alla guida di veicoli dotati di dispositivo alcolock"), per la durata di due anni o di tre anni, a seconda della gravità dei reati commessi, decorrenti dalla data di restituzione della patente dopo la sentenza di condanna.

Nel sottolineare che i conducenti professionali che guidano veicoli adibiti al trasporto di merci su strada sono già tenuti a un tasso alcolemico pari a 0 (cd. "tolleranza zero"), per effetto delle disposizioni contenute nell'art. 186-bis, comma 1, lettera d) del codice della strada e sono, nel caso di superamento del tasso alcolemico di 1,5 g/l, già soggetti alla sanzione della revoca della patente (art. 186-bis, comma 5), **andrebbero valutati i possibili effetti delle suddette modifiche sulle imprese di autotrasporto. Si potrebbero infatti determinare conseguenze sul rapporto di lavoro con l'autista dipendente, che potrebbe essere in concreto compromesso, anche nel caso in cui il reato in questione fosse accertato quando il lavoratore lo abbia commesso al di fuori dello svolgimento della propria attività lavorativa.**

In tali casi, infatti, essi potrebbero guidare esclusivamente veicoli dotati del dispositivo alcolock montato a proprie spese anche su veicoli industriali e commerciali.

Andrebbe valutato, in un'ottica di prevenzione, di stabilire che i veicoli commerciali e industriali di nuova immatricolazione siano dotati di serie del dispositivo alcolock, cosa che impedirebbe l'avvio del motore qualora il tasso alcolemico dell'autista sia superiore allo zero, così da escludere in origine la guida sotto l'effetto dell'alcool.

SOSPENSIONE BREVE DELLA PATENTE CORRELATA AL PUNTEGGIO (ART. 3)

Condividiamo l'introduzione della sospensione breve della patente correlata al punteggio della stessa al momento dell'accertamento, limitata a talune violazioni delle norme di comportamento, principio esteso anche ai conducenti titolari di patenti rilasciate all'estero. Valutiamo positivamente poi la semplificazione della procedura adottata, secondo la quale la sospensione consegue in modo diretto ed automatico all'atto della contestazione della violazione, senza necessità di adozione di ordinanza da parte del Prefetto, circostanza che dovrebbe responsabilizzare ulteriormente gli utenti della strada al rispetto delle norme di comportamento durante la guida.

Per quanto riguarda gli autisti professionali, facciamo tuttavia osservare che anche in questa fattispecie potrebbero derivare conseguenze sul rapporto di lavoro con l'autista dipendente ovvero problemi legati all'operatività aziendale.

Proponiamo pertanto che per le violazioni che comportano la sospensione breve commesse alla guida di veicoli destinati al trasporto di cose, si faccia riferimento al punteggio della CQC, se posseduta, anziché a quello previsto per la patente di guida, così da garantire che le violazioni rilevanti ai fini della sospensione siano state commesse unicamente durante l'esercizio della propria attività.

PROMOZIONE DELL'ATTIVITA' FORMATIVA NELLE SCUOLE (ART. 4)

Appreziamo l'incentivo di riconoscere due punti aggiuntivi sulla patente a seguito della partecipazione a corsi extracurricolari di educazione stradale organizzati nelle scuole, finalizzato a sensibilizzare maggiormente i giovani alle tematiche legate alla sicurezza stradale. Cogliamo tuttavia l'occasione per **ribadire l'esigenza più volte rappresentata da ANITA, di prevedere percorsi scolastici dedicati alla formazione dei conducenti e degli addetti alla logistica presso gli Istituti tecnici.**

CIRCOLAZIONE IN AMBITO URBANO (ART. 15)

L'art. 16 reca disposizioni in materia di circolazione in ambito urbano e al comma 1 introduce disposizioni finalizzate a disciplinare le modalità di limitazione della circolazione di tutti o talune categorie di veicoli nei casi in cui risulti necessario congiuntamente ridurre le emissioni derivanti dal traffico veicolare in relazione ai livelli delle sostanze inquinanti nell'aria, e tutelare il patrimonio culturale, nel rispetto comunque delle esigenze di mobilità e della tutela della produzione.

A tal proposito riteniamo opportuno precisare che **le “esigenze di mobilità” da rispettare includano sia quelle delle persone, sia quelle delle merci**, affinché possa essere garantita la logistica urbana delle merci attraverso l'utilizzo di veicoli a minore impatto ambientale o ad alimentazione alternativa (GNL, full Electric, ibrido, HVO, ecc.).

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

Condividiamo e apprezziamo i criteri direttivi per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale, ispirati a principi di chiarezza, brevità,

proporzionalità ed equità, a beneficio diretto di un'attuazione più efficace e più celere delle norme e del loro rispetto.

Apprezziamo in particolare gli interventi richiamati al comma 4 in materia di veicoli e trasporti eccezionali, nonché la disciplina della massa limite e della sagoma limite. Quest'ultima in particolare a nostro avviso **non deve essere limitata ai carichi sporgenti dai veicoli, quanto esprimere una disciplina completa finalizzata al totale recepimento della normativa europea in tema di pesi e dimensioni**, attualmente in fase di revisione a Bruxelles, che introduce **un sistema modulare di combinazione dei veicoli (EMS - European Modular System)**, soluzione che consente di formare complessi veicolari di 25,25 mt di lunghezza, già in esercizio in gran parte degli altri paesi europei, **che possono circolare su taluni tratti stradali preliminarmente individuati** dai singoli Stati. Gli EMS costituiscono una valida soluzione per alleggerire l'impatto sulle infrastrutture, essendo il loro peso distribuito su un maggior numero di assi rispetto a quelli dei veicoli in circolazione; per ridurre l'impatto ambientale del trasporto su strada; per favorire il trasporto intermodale, in quanto con un singolo viaggio è possibile trasportare due casse mobili (una lunga e una corta) oppure un semirimorchio e una cassa mobile. Se così non fosse, l'Italia e le imprese di autotrasporto e logistica nazionali sarebbero escluse dai processi di innovazione e quindi dalla competizione europea, a tutto vantaggio delle imprese estere.

Andrebbe poi a nostro avviso **inclusa, tra le materie oggetto di delega, una specifica disciplina tesa a uniformare e coordinare le iniziative degli enti locali** per quanto riguarda l'installazione sui veicoli di dispositivi particolari per la circolazione in talune aree, ad evitare quanto accaduto di recente in tema di segnalazione degli angoli ciechi, o in materia di limitazioni alla circolazione legate alla qualità dell'aria.

PROPOSTE DI MODIFICA AL CODICE DELLA STRADA

In aggiunta alle osservazioni sopra riportate, ANITA chiede che il ddl venga integrato con le seguenti proposte.

DIVIETI DI CIRCOLAZIONE PER I MEZZI PESANTI

Chiediamo la riforma dell'art. 6, comma 1 del Codice della strada, che disciplina i divieti di circolazione per i mezzi pesanti, affinché sia possibile contestualmente assicurare la tutela della sicurezza stradale e soddisfare le esigenze di continuità produttiva e logistica del Paese.

L'attuale impostazione del calendario infatti risponde a logiche ormai superate e andrebbe radicalmente rivista, in quanto non adeguata a soddisfare le mutate esigenze del mondo produttivo e dei mercati di consumo, nonché della catena logistica e distributiva.

L'attuale testo manifesta una eccessiva rigidità, che andrebbe rivista per offrire maggiore sicurezza senza tuttavia sacrificare il trasporto merci, che ha pari importanza rispetto alla mobilità delle persone.

Inoltre non consente alcuna flessibilità in ordine alla possibilità di escludere dal calendario dei divieti talune giornate festive nelle quali il traffico dei veicoli leggeri è assai contenuto, nè consente di poter disporre in taluni periodi dell'anno, in alternativa al divieto assoluto di circolazione, il divieto di sorpasso sull'intera rete o parte di essa. **Si sottolinea come l'introduzione di un divieto di sorpasso in alternativa a un divieto di circolazione, sia ancor più praticabile in presenza di Pannelli a messaggio variabile con effetto prescrittivo**, introdotto dall'art. 11 del ddl in argomento **e dall'obbligo per i mezzi pesanti di tenere la**

destra quando vige un divieto di sorpasso, previsto dall'art. 12 del ddl AC1435. La modifica dovrebbe altresì riguardare l'art. 7 del DPR 16 dicembre 1992, n. 495, Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada.

Si propongono pertanto i seguenti emendamenti all'art. 6, comma 1 del Cds e all'art. 7 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495:

All'art. 6, comma 1 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285,

- **Eliminare le parole “festivi o in particolari altri giorni”;**
- **Dopo il secondo periodo, aggiungere il seguente: “Nello stesso decreto sono stabilite le direttive in base alle quali, in alternativa al divieto di circolazione, può essere imposto il divieto di sorpasso sulle strade di tipo A, B e C a carreggiate separate con almeno due corsie per senso di marcia.”**

All'art. 7 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, sostituire il comma 2 con il seguente:

“2. Con il decreto di cui al comma 1, riguardante la circolazione sulle strade fuori dai centri abitati, sono indicati i giorni nei quali è vietata, nel rispetto delle condizioni e delle deroghe indicate nei provvedimenti di cui ai commi 4 e 5, la circolazione dei veicoli per il trasporto di cose indicati dal comma 3, da individuarsi in modo da contemperare le esigenze di sicurezza stradale, connesse con le prevedibili condizioni del traffico, con gli effetti che i divieti determinano sull'attività di autotrasporto nonché sul sistema economico e produttivo nel suo complesso.”

REQUISITI PER LA GUIDA

Il Codice della strada, all'art. 115, fissa i requisiti per la guida dei veicoli e la conduzione di animali, stabilendo - tra l'altro - i limiti di età minimi e massimi.

Nel nostro Paese, secondo quanto riportato al comma 2 dell'art. 115, chi guida veicoli a motore non può aver superato 65 anni per guidare autotreni e autoarticolati di massa complessiva a pieno carico superiore a 20 t.. Il predetto limite può essere elevato anno per anno, fino a 68 anni qualora il conducente consegua uno specifico attestato di idoneità sui requisiti fisici e psichici a seguito di visita medica specialistica annuale. Per effetto di quanto previsto all'art. 126, comma 3, al compimento dei 65 anni, le patenti C e CE vengono “declassate” e il titolare può guidare autotreni ed autoarticolati di massa complessiva a pieno carico fino a 20 ton.

Va in proposito osservato che la direttiva 2006/126/CE sulle patenti di guida non prevede un limite di età massimo per essere titolari di patente.

Per questo motivo, molti Stati dell'Unione europea non hanno fissato nel proprio ordinamento un limite di età massimo per condurre veicoli per i quali è richiesta la patente C ed E (C1, C1E, C e CE. Ne consegue che circolano nel nostro Paese, legittimamente, autisti comunitari di età anche superiore ai 70 anni che guidano autotreni ed autoarticolati di massa superiore a 20 tonnellate. In tal modo si evidenzia una palese disparità di trattamento che chiediamo di sanare.

Chiediamo pertanto di allineare le norme contenute nel Codice della strada con quelle europee della direttiva 2006/126/CE, attraverso una modifica degli articoli 115, comma 2 e dell'art. 126, comma 3, così da consentire la guida e la validità della patente anche oltre

gli attuali 65 anni e consentendo la guida fino a quando i controlli medici di idoneità lo permettono.

RESPONSABILITÀ DELLE IMPRESE DI TRASPORTO IN MATERIA SOCIALE NEL SETTORE DEI TRASPORTI SU STRADA – GRADUALITÀ DELLE SANZIONI

Si chiede di modificare l'art. 174, introducendo un meccanismo di gradualità della sanzione ivi prevista nel caso di inosservanza delle disposizioni contenute nel regolamento 561/2006 da parte dell'impresa di trasporto, rapportandola alla gravità delle violazioni, così come stabilito dalle norme europee in materia.

Si chiede altresì di contemplare nel medesimo articolo l'ipotesi in cui l'impresa non sia considerata responsabile delle violazioni commesse dal proprio conducente, secondo quanto stabilito dall'art. 10, paragrafo 3, secondo periodo del regolamento CE 561/2006.

Si autorizza la pubblicazione del presente documento.