



Roma, 20 novembre 2023 /prot.217/Pres/it

Illustrissimo Presidente
IX COMMISSIONE TRASPORTI
CAMERA DEI DEPUTATI
On. Salvatore Deidda
deidda_s@camera.it

e pc.

Illustrissimi Membri della
IX COMMISSIONE TRASPORTI
CAMERA DEI DEPUTATI

e c.c.

Spett.le Segreteria
IX COMMISSIONE TRASPORTI
CAMERA DEI DEPUTATI
com_trasporti@camera.it

Illustrissimo Signor Presidente,
Illustrissimi Commissari,

Finco è la Federazione che rappresenta molte delle categorie afferenti la sicurezza stradale (evidenziate a lato della presente), alcune delle quali (vedi Ancsa – Imprese di Soccorso stradale) hanno già inviato le loro osservazioni e/o partecipato a specifiche audizioni.

Il sistema FINCO condivide la preoccupazione circa l'andamento dei sinistri stradali nel nostro Paese. Né tale preoccupazione può essere lenita dal fatto che la sinistrosità è in termini numerici diminuita rispetto ai periodi pregressi, tenuto conto anche dello sfavorevole confronto con gli altri Paesi europei.

Il provvedimento in esame - si fa riferimento in particolare **all'Atto Camera 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 – è di ampio respiro.

Sosteniamo tuttavia in questa sede alcune tesi per certi versi diverse dal *"mainstream"* che speriamo possano trovare cittadinanza nella Delega di cui trattasi.

ACEPER (Ass. Consumatori e Produttori Energie Rinnovabili)

ACMI (Ass. Chiusure e Meccanismi Italia)

AFIDAMP (Associazione fabbricanti e fornitori italiani attrezzature macchine prodotti e servizi per la pulizia professionale)

AIF – FIAS (Ass. Imprese Fondazioni – consolidamenti – indagini nel sottosuolo)

AIFIL (Ass. Italiana Fabbricanti Insegne Luminose)

AIPAA (Ass. Italiana per l'Anticaduta e l'Antinfortunistica)

AISES (Ass. Italiana Segnaletica e Sicurezza)

ANACI (Ass. Naz. Amministratori Condominiali e Immobiliari)

ANCCA (Ass. Naz. Contabilizzazione calore e Acqua)

ANCSA (Ass. Naz. Centri Soccorso Autoveicoli)

ANFIT (Ass. Naz. per la Tutela della Finestra Made in Italy)

ANIGHP – FIAS (Ass. Naz. Impianti Geotermia Heat Pump)

ANIPA - FIAS (Ass. Naz. Imprese Pozzi per Acqua)

ANISIG – FIAS (Ass. Naz. Imprese Specializzate in Indagini Geognostiche)

ANNA (Ass. Naz. Noleggi Autogru e Trasporti Eccezionali)

ANSAG (Ass. Naz. sagomatori acciaio per calcestruzzo armato)

ARCHEOIMPRESE (Associazione Imprese Archeologiche Italiane)

ARI (Ass. Restauratori d'Italia)

ASSITES (Ass. Italiana Tende, Schermature Solari e Chiusure Tecniche Oscuranti)

ASSOBON (Ass. Naz. Imprese Bonifica Mine, Ordigni e Residui Bellici)

ASSOCOMPOSITI (Ass. Italiana Compositi e Affini)

ASSOIDROELETTRICA (Ass. Produttori idroelettrici)

ASSOROC CIA (Ass. Naz. costruttori opere di difesa caduta massi e valanghe)

ASSOVERDE (Ass. Italiana Costruttori del Verde)

CASEITALY (Internazionalizzazione Imprese Involucro Edilizio)

CNIM (Comitato Nazionale Italiano per la Manutenzione)

CONSORZIO PER L'ITALIA (Settore Sollevamento)

FIAS (Fed. Italiana delle Associazioni Specialistiche)

FIPER (Fed. Italiana Produttori di Energia da Fonti Rinnovabili)

FIRE (Fed. Italiana per l'Uso Razionale dell'Energia)

FISA (Fire Security Association)

FONDAZIONE PROMOZIONE ACCIAIO (Ente per lo Sviluppo delle Costruzioni in acciaio)

HARLEY&DIKINSON ASSOCIAZIONE (Ass. Progettisti Sistemici)

MASTER ASSOCIAZIONE (Materials and Structures, Testing and Research)

PILE (Produttori Installatori Lattoneria Edile)

UNICEDIL (Associazione Nazionale Serramentisti)

UNICMI (Unione Naz. delle Industrie delle Costruzioni Metalliche dell'Involucro e dei Serramenti)

UNION (Unione Italiana Organismi Notificati)

ZENITAL (Ass. Italiana Sistemi di Illuminazione e Ventilazione naturali, Sistemi per il controllo di fumo e calore)

Il tema della Sicurezza Stradale è sicuramente uno di quelli di maggiore sensibilità sociale, oltre che di rilevante ricaduta economica. È pertanto opportuna un'opera di **"manutenzione"** della normativa non solo con riferimento ad aspetti di immediata "risonanza" quali quello dell'"omicidio Stradale".

L'attuale Codice è caratterizzato - come si evidenzia negli obiettivi dell'intervento e salvo focalizzazioni tecniche sul tema anche sproporzionate e/o dettate dall'emotività in occasione delle ricorrenti tragedie stradali (Ponte autostradale Avellino, Ponte Morandi, Ponte Mestre etc...) - da un approccio al tema alla Sicurezza Stradale **concentrato pressoché esclusivamente sul comportamento umano**; approccio svincolato da una previsione di strumenti per porre anche a carico dell'Amministrazione doveri e obblighi per lungo tempo disattesi quali, *in primis*, quello della **manutenzione ordinaria e straordinaria (programmata e non a fabbisogno)** e dell'efficienza delle dotazioni di sicurezza stradale.

Importante è la questione dei fondi a tal fine destinati, su cui torneremo nella parte finale di questa breve nota poiché non appare ancora del tutto risolta l'operatività relativa alla **destinazione dei proventi contravvenzionali**.

Si è negata di fatto la centralità della manutenzione sulla base del fin troppo facile supposto diretto, quasi matematico, collegamento tra alta velocità e incidentalità, che ha orientato sinora in via esclusiva la produzione del Legislatore.

Attenzione: **non si vuole certo negare il fattore rischio legato alla velocità o al comportamento umano** ma perché tale collegamento possa essere confermato in modo scientifico sarebbe necessario disporre - in tempi utili - di dati statistici precisamente relazionati al parco veicoli effettivamente circolante rispetto all'annualità oggetto di esame, nonché sviluppare un "coefficiente tecnologico" che misuri il progresso integrato nella tecnologia incorporata nei veicoli circolanti.

Senza questi dati, non è certa la misura della relazione tra l'abbattimento della mortalità (si badi bene: non dell'incidentalità che è difficilmente misurabile perché non tutta passa attraverso organi di polizia o Assicurazioni e, comunque, viene rilevata solo quella - per coerenza con le statistiche degli altri Paesi della Comunità - che comporta lesioni alla persona) e l'abbattimento della velocità.

In buona sostanza, le statistiche, per quanto ben elaborate, colgono solo una parte dell'incidentalità e non rilevano invece la motivazione precedente, né potrebbero (il guidatore era "distratto"? Perché lo era? Quanto la sua distrazione è stata "provocata" da fattori esterni? Quali concause? C'era un manto stradale sconnesso? Aveva dovuto evitare una buca? Non si leggeva bene il segnale?). Ora, sino a quando le statistiche servono ad avere ordini di grandezza ed aggregati indicativi di tendenze

e comportamenti “nulla quaestio”, ma se si prendono come base per legiferare approntando un vasto ed esoso apparato punitivo è necessario cogliere non solo gli aspetti di immediata lettura e di superficie.

Quello che è invece certo è che gli spesso grotteschi ed immotivati, ed anzi pericolosi per la sproporzione, limiti di velocità (**condivisibile** a questo proposito la proposta di Legge AC 412 a firma On. Vinci che prevede l’elevamento, in determinate condizioni, del limite di velocità a 150km all’ora così come, nell’ambito della medesima, la fissazione di durata minima di accensione della luce gialla semaforica) hanno contribuito a rallentare il ritmo complessivo del Paese ma hanno, al contempo, grandemente innalzato gli introiti delle casse degli Enti proprietari delle Strade - Comuni in primo luogo - e mantenuto in personale “sicurezza” le responsabilità, anche penali, dei soggetti deputati alla collettiva sicurezza dell’infrastruttura stradale, risultando peraltro molto più veloce e conveniente ridurre la velocità permessa sulla strada che intervenire con modifiche strutturali o con la stessa manutenzione ordinaria.

Occorre determinare in modo **incisivo modalità e compiti cogenti da affidare** alle Forze dell’Ordine (lascia perplessi il potenziamento dei servizi ausiliari, tenuto conto che la maggior parte delle contravvenzioni è effettuata ormai attraverso supporti elettronici e che una migliore distribuzione sul territorio dei diversi Corpi - tenuto sempre conto del fatto che la Guardia Forestale fa parte del corpo di Carabinieri- potrebbe essere opportuna).

Occorre comunque assicurare, se si vuole realmente conseguire un abbattimento della sinistrosità, **un servizio di trasporto pubblico all’altezza**.

Il complesso del vigente articolato normativo in materia sembra pensato con principale riferimento all’interesse di chi deve governare la strada, non anche a quello dell’utente che la percorre e la paga con la (pesante) fiscalità generale e quella (altrettanto pesante) ad hoc e per il benessere e la sicurezza del quale tale governo ha senso.

Il modo più efficace ed efficiente di abbattere l’incidentalità è chiaramente quello di abbattere il parco macchine e quello circolante complessivo. Non a caso i Paesi più virtuosi in Europa sono quelli dove tale parco è, in rapporto alla popolazione, più contenuto (parliamo di confronti con Paesi dell’Europa Occidentale). E non a caso durante il periodo della pandemia Covid vi è stato un decremento fortissimo dei sinistri collegato con la diminuzione del parco auto circolante.

E per ottenere seriamente e stabilmente tale abbattimento non c'è che una via: che il guidatore/utente/contribuyente, cittadino o impresa che sia, abbia certezza circa il funzionamento e la regolarità del servizio pubblico, locale e non. Va considerato in posizione preminente il controllo sulle attività di verifica del rispetto delle partenze, dei passaggi e degli orari dei mezzi del trasporto pubblico locale, oltre ad un potenziamento dello stesso.

Si cambi dunque decisamente approccio: gli organi di polizia mirino a sanzionare anche e soprattutto chi si rende responsabile di partenze di mezzi pubblici in ritardo immotivato, dei frequenti sforamenti nell'orario di passaggio dei bus e dei mezzi pubblici, e della loro mancata manutenzione, che esasperano i cittadini e li inducono a non abbandonare il mezzo privato. Si consentano d'altro canto più incisive misure (vi è una previsione in realtà, ma insufficiente) circa la diffusione del "*car pooling*" senza essere, al solito, ostaggio dei tassisti.

Si incentivi la predisposizione di piste ciclabili riservate che permettano l'uso sicuro del mezzo alternativo a chi è in grado di fruirne.

E del resto il concetto di "insidia stradale" elaborato a suo tempo dalla giurisprudenza, prevedeva che il danneggiato da circolazione stradale dovesse provare, in base all'articolo 2043 del Codice Civile, la colpa dell'Ente gestore della strada responsabile dell'evento di danno in questione: cosa diabolica da dimostrare, onde gli utenti della strada non riuscivano mai ad ottenere risarcimenti in questa materia.

Da oltre una decina di anni la Suprema Corte di Cassazione, decidendo in via pressoché consolidata (con qualche eccezione) ha considerato la responsabilità del gestore delle strade non già per colpa aquiliana ma per responsabilità per cose in custodia (articolo 2051 Codice Civile), con colpa presunta ed inversione dell'onere della prova. Ciò facendo la Cassazione ha finalmente reso giustizia agli utenti della strada che oggi riescono ad ottenere i risarcimenti dovuti, con relativo danno erariale per il gestore, non avendo più a carico l'onere di provare la responsabilità del medesimo.

Qualunque inasprimento che comunque si voglia prevedere deve contemplare, a nostro avviso, che lo Stato svolga concretamente due ulteriori decisivi "compiti a casa" consistenti:

- **nell'unificazione** delle Forze dell'Ordine (Carabinieri e Polizia) o, quantomeno, loro reale coordinamento onde razionalizzare i controlli ed evitare scoordinati concentramenti di vigilanza in talune zone e complete scoperture in altre;
- nella **razionalizzazione delle attribuzioni ministeriali** dove, solo per restare al Ministero delle Infrastrutture, vi sono due Direzioni competenti che, in anni, non sono riuscite a predisporre un testo per la agevole operatività della corretta destinazione dei proventi contravvenzionali.

Che la velocità sia solo una delle cause - e certamente quella più facilmente rilevabile da parte degli Organi di Polizia - lo dimostra il fatto che gli incidenti in città siano in aumento (e alla luce di questo approccio "fondamentalista" alcuni Presidenti di Municipio della Capitale sono giunti - anche e soprattutto per opportunità di cassa - a pensare di installare autovelox nei quartieri secondo la solita logica che per la indisciplinatezza di pochi debbano pagare tutti!!).

Come non collegare tale **incremento di incidentalità urbana anche con la cattiva manutenzione?** Ed in questo ambito dobbiamo guardarci, sotto il profilo delle responsabilità, della interpretazione di "insidia" stradale talché se tale insidia è conosciuta e conoscibile implica una responsabilità del guidatore che avrebbe dovuto avere l'accortezza del buon padre di famiglia nell'evitarla. Per cui paradossalmente, all'Ente proprietario converrebbe mantenere l'insidia nel tempo e renderla "notoria", onde deresponsabilizzarsi.

Sarebbe inoltre opportuna un'applicazione ampia ed immediata della Direttiva TEN (Decreto Legislativo 35/11) anche alle strade non transnazionali, le quali ultime sono 36.000 km a fronte degli oltre 800.000 km complessivi di strade del nostro Paese (compresa la viabilità locale), dove peraltro avviene la maggior parte dei sinistri.

La Direttiva TEN prevede peraltro - ed è un aspetto rilevante - che **le forze di polizia verbalizzino, in caso di incidente, anche la situazione "ambientale" e della manutenzione stradale** oltre che il comportamento alla guida, e i gestori si avvalgano di **"audit della sicurezza"** che certifichino la situazione e quindi impongano interventi correttivi.

Va, in questo quadro, reso perentorio l'obbligo, con le connesse responsabilità in caso di inadempienza, anche per la mancata manutenzione ordinaria con particolare riferimento allo stato di pulizia e visibilità della segnaletica per vetustà, ostruzioni arboree alla vista, etc...

Bene ha fatto, il Ministro delle Infrastrutture ad indirizzare, con recente Decreto, i gestori delle strade verso **una messa a norma lineare delle dotazioni di sicurezza della strada**, contrariamente a quel che accade oggi dove tale operazione avviene secondo le regole della irretroattività della legge nel tempo: **così le nuove installazioni sono messe in sicurezza e le vecchie restano come sono; occorre, quindi, inserire la disposizione dell'applicazione lineare delle norme sulle dotazioni di sicurezza nella revisione del Codice della Strada.**

In generale va compiutamente affrontato il tema della **responsabilità degli Enti proprietari o Concessionari delle strade**, anche mediante l'istituzione di un aggiornato **catasto della viabilità e delle opere d'arte e lo snellimento delle tempistiche autorizzative** alquanto lunghe e spesso (vedi esempio segnaletica luminosa e cartellonistica con riferimento ad

Anas) disomogenee per compartimenti e/o aree territoriali. Non ultimo attraverso l'indizione di gare che richiedano livelli qualitativi adeguati nelle dotazioni di sicurezza stradale (si cita come esempio in negativo l'utilizzazione delle classi più modeste di **durabilità nelle gare per la segnaletica stradale orizzontale** del Comune di Roma ed altri Comuni, talchè le strisce rimangono visibili per un periodo spesso inferiore all'anno, quando non ancora più limitato).

Ulteriori tre aspetti ci sembra poi importante vengano considerati ai fini dell'ordinata disciplina della strada:

- 1) Va sottolineata in primo luogo la necessità di una **progettazione** unitaria della strada. Nell'ambito di tale progettazione vanno preferibilmente esclusi i dissuasori che provocano più pericoli di quanti non ne evitino quali in primis i dossi componibili, imbullonati o non, "a dorso di mulo", etc.
- 2) Coloro che appongono limiti di velocità irragionevoli - o che non ne dispongono la rimozione in tempi certi terminato l'evento (riparazione, ristrutturazione etc...) per il quale sono stati posti, se temporanei - vanno sanzionati e ritenuti responsabili, rispettivamente, per abuso o omissione di atti d'ufficio. La persistenza senza necessità di taluni di questi limiti è così inappropriata da costituire essa stessa un pericolo.
- 3) Ai Comuni va vietata la possibilità di inserire nei propri bilanci preventivi l'ammontare delle sanzioni da strada che, nel caso, potranno essere inserite come sopravvenienze attive in sede di consuntivo.

Ma soprattutto occorre prendere concretamente e definitivamente atto che la situazione inerente alla manutenzione stradale è ormai gravissima, ed in mancanza di un'azione decisa, rischia di divenire pressoché irreversibile poiché il costo del "non fare" aumenta in progressione geometrica con depauperamento del patrimonio (che sarebbe assolutamente opportuno censire e valorizzare).

Nel giro di pochi anni potrebbe divenire impossibile porre rimedio, in tempi programmabili, al disastro delle strade italiane. Disastro ovviamente morale, per l'altissimo costo in termini di vite umane e menomazioni che l'attuale stato dell'arte provoca, ma anche economico, se si pensa che il solo impegno sanitario relativo all'incidentalità arriva a superare nel nostro Paese i 20 miliardi annui.

Non solo, tutta la filiera industriale di settore è in crisi gravissima con chiusura di cantieri ("i mille piccoli cantieri...") e perdita di occupazione e professionalità.

Eppure in questo settore, per una volta, le risorse (provenienti dai proventi contravvenzionali) ci sarebbero, ed è gravissimo che esse non vengano impiegate per la destinazione prevista dalla normativa.

Occorre una svolta inerente a tutto l'assetto finanziario derivante dalla mobilità e che, solo per quanto riguarda i proventi contravvenzionali provenienti dalle sanzioni comminate da Polizia Municipale, Polizia Stradale, Carabinieri, ecc... ammonta a cifre ingentissime. Oltre a tutto quanto finora evidenziato occorre, infine, ricordare che nel Codice della Strada sono previsti anche una serie di articoli che incidono, in varia misura, sulle attività economiche delle imprese.

Si tratta, nella specifica situazione qui riportata, degli articoli 2 comma 7; 23 commi 4,5,7 e 26 comma 3 che riguardano anche le insegne di esercizio e che, **nell'ambito dei lavori di revisione del Codice della Strada, dovrebbero essere parzialmente modificati, auspicabilmente sulla base delle richieste di emendamento allegate alle presente.**

Nel restare a disposizione per ulteriori approfondimenti, porgiamo i migliori saluti.

P.S. Sia consentito un apprezzamento per la proposta di Legge Brambilla (AC41) concernente l'abolizione del Servizio di piazza con veicoli a trazione animale

All. c.s.

- Anagrafica FINCO
- Proposta di emendamenti al Codice della Strada relativi alle "Insegne di esercizio"

F.IN.CO Via Brenta, 13 - Roma 00198

Tel. 06 8555203 - Fax.06 8559860 - finco@fincoweb.org - fincoweb@pec.it - www.fincoweb.org

C.F. 96308870581



PROPOSTA DI MODIFICA LEGISLATIVA CODICE DELLA STRADA
D. Lgs. 30 aprile 1992 n. 285

ART. 2 <i>(Definizione e classificazione delle strade)</i>	ART. 2 <i>(Definizione e classificazione delle strade)</i>
1. OMISSIS	1. IDEM
2. OMISSIS	2. IDEM
3. OMISSIS	3. IDEM
4. OMISSIS	4. IDEM
5. OMISSIS	5. IDEM
6. OMISSIS	6. IDEM
7. Le strade urbane di cui al comma 2, lettere D, E e F sono sempre comunali, quando siano situate nell'interno dei centri abitati, eccettuati i tratti interni di strade statali, regionali o provinciali che attraversano centri abitati con popolazione non superiore a diecimila abitanti.	7. Le strade urbane di cui al comma 2, lettere D, E e F sono sempre comunali, quando siano situate nell'interno dei centri abitati, eccettuati i tratti interni di strade statali, regionali o provinciali che attraversano <i>centri abitati di comuni con popolazione complessiva</i> non superiore a diecimila abitanti.
8. OMISSIS	8. IDEM
9. OMISSIS	9. IDEM
10. OMISSIS	10. IDEM

NOTA: la proposta nasce dall'esperienza concreta attraverso la quale si è riscontrato che nessun Comune d'Italia è in grado di quantificare la popolazione dei singoli centri abitati con inevitabili incertezze sull'applicazione della norma. Viceversa, il riferimento ad un dato certo quale è quello della popolazione complessiva del territorio comunale eliminerebbe tale incertezza.

PROPOSTA DI MODIFICA LEGISLATIVA CODICE DELLA STRADA
D. Lgs. 30 aprile 1992 n. 285

ART. 23. (Pubblicità sulle strade e sui veicoli)	ART. 23. (Pubblicità sulle strade e sui veicoli)
1. OMISSIS	1. IDEM
2. OMISSIS	2. IDEM
3. OMISSIS	3. IDEM
4. La collocazione di cartelli e di altri mezzi pubblicitari lungo le strade o in vista di esse è soggetta in ogni caso ad autorizzazione da parte dell'ente proprietario della strada nel rispetto delle presenti norme. Nell'interno dei centri abitati la competenza è dei comuni, salvo il preventivo nulla osta tecnico dell'ente proprietario se la strada è statale, regionale o provinciale.	4. La collocazione di cartelli e di altri mezzi pubblicitari lungo le strade o in vista di esse è soggetta in ogni caso ad autorizzazione da parte dell'ente proprietario della strada nel rispetto delle presenti norme. Nell'interno dei centri abitati la competenza è dei comuni, salvo il preventivo nulla osta tecnico dell'ente proprietario se la strada è statale, regionale o provinciale, <i>fatta eccezione per le insegne di esercizio per le quali non è necessario il preventivo nulla osta.</i>
5. Quando i cartelli e gli altri mezzi pubblicitari collocati su una strada sono visibili da un'altra strada appartenente ad ente diverso, l'autorizzazione è subordinata al preventivo nulla osta di quest'ultimo. I cartelli e gli altri mezzi pubblicitari posti lungo le sedi ferroviarie, quando siano visibili dalla strada sono soggetti alle disposizioni del presente articolo e la loro collocazione viene autorizzata dall'Ente Ferrovie della Stato, previo nulla osta dell'ente proprietario della strada.	5. Quando i cartelli e gli altri mezzi pubblicitari, <i>ad eccezione delle insegne di esercizio</i> , collocati su una strada sono visibili da un'altra strada appartenente ad ente diverso, l'autorizzazione è subordinata al preventivo nulla osta di quest'ultimo. I cartelli e gli altri mezzi pubblicitari, <i>ad eccezione delle insegne di esercizio</i> , posti lungo le sedi ferroviarie, quando siano visibili dalla strada sono soggetti alle disposizioni del presente articolo e la loro collocazione viene autorizzata dall'Ente Ferrovie della Stato, previo nulla osta dell'ente proprietario della strada.
6. OMISSIS	6. IDEM

PROPOSTA DI MODIFICA LEGISLATIVA CODICE DELLA STRADA
D. Lgs. 30 aprile 1992 n. 285

7. E' vietata qualsiasi forma di pubblicità lungo e in vista degli itinerari internazionali, delle autostrade e delle strade extraurbane principali e relativi accessi. Su dette strade è consentita la pubblicità nelle aree di servizio o di parcheggio solo se autorizzata dall'ente proprietario e sempre che non sia visibile dalle stesse. Sono consentiti i segnali indicanti i servizi o indicazioni agli utenti purché autorizzati dall'ente proprietario delle strade. Sono altresì consentite le insegne di esercizio, con esclusione dei cartelli e delle insegne pubblicitarie e altri mezzi pubblicitari, purché autorizzate dall'ente proprietario della strada ed entro i limiti e alle condizioni stabilite con Decreto del Ministro dei Lavori.	7 E' vietata qualsiasi forma di pubblicità lungo e in vista degli itinerari internazionali, delle autostrade e delle strade extraurbane principali e relativi accessi. Su dette strade è consentita la pubblicità nelle aree di servizio o di parcheggio solo se autorizzata dall'ente proprietario e sempre che non sia visibile dalle stesse. Sono consentiti i segnali indicanti i servizi o indicazioni agli utenti purché autorizzati dall'ente proprietario delle strade. Sono altresì consentite le insegne di esercizio, con esclusione dei cartelli e delle insegne pubblicitarie e altri mezzi pubblicitari, purché autorizzate dall'ente proprietario della strada. <i>(abrogare: ed entro i limiti e alle condizioni stabilite con Decreto del Ministro dei Lavori).</i>
8. OMISSIS	8 IDEM
9. OMISSIS	9 IDEM
10. OMISSIS	10 IDEM
11. OMISSIS	11 IDEM
12. OMISSIS	12 IDEM
13. OMISSIS	13 IDEM
13 bis OMISSIS	13 bis OMISSIS
13 ter OMISSIS	13 ter OMISSIS
13 quater: OMISSIS	13 quater: OMISSIS

PROPOSTA DI MODIFICA LEGISLATIVA CODICE DELLA STRADA
D. Lgs. 30 aprile 1992 n. 285

--	--

NOTA: l'insegna di esercizio, a differenza dei cartelli e degli altri mezzi pubblicitari, può essere installata esclusivamente nella sede dell'impresa o nelle pertinenze accessorie alla stessa e, come è noto, è necessaria, anzi indispensabile per l'individuazione dell'attività e del luogo ove l'imprenditore conclude i propri affari. L'insegna d'esercizio è un elemento necessario alla vita stessa dell'attività commerciale o industriale e quindi alla vita stessa di un'importante parte dell'Economia italiana. In considerazione di tale sua peculiarità non può che avere un trattamento differenziato ed agevolato rispetto alla pubblicità *tout court*.

D'altra parte è evidente che laddove l'esercizio di un'attività d'impresa sia stata legittimamente autorizzata in un determinato luogo, non si potrà chiedere all'imprenditore di spostare la sede della propria impresa per poter installare l'insegna di esercizio! In altre parole l'autorizzazione all'installazione dell'insegna di esercizio non potrà essere negata o sottoposta a limitazioni ingiustificate fatto salvo comunque il principio di cui al primo comma dell'art. 23.

Per quanto attiene specificatamente le modifiche richieste al quarto e quinto comma, occorre inoltre evidenziare che l'insegna di esercizio è sempre collocata sull'immobile o sul terreno (pertinenza) di proprietà privata con la conseguenza che viene meno, per tale tipo di manufatto, la *ratio* del nulla osta.

Per quanto attiene il settimo comma le insegne di esercizio in quanto tali non possono essere soggette a particolari limitazioni o restrizioni sia pure mediante specifico Decreto Ministeriale, fatto salvo, sempre e comunque, il principio generale della sicurezza stradale di cui al 1 comma dell'art. 23. Valutazione quest'ultima che sarà oggetto, caso per caso, di specifica disamina da parte dell'ente proprietario della strada con il procedimento di rilascio dell'autorizzazione.

ART. 26 (Competenza per le autorizzazioni e le concessioni)	ART. 26 (Competenza per le autorizzazioni e le concessioni)	
1. OMISSIS	1. IDEM	
2. OMISSIS	2. IDEM	
3. Per i tratti di strade statali, regionali o provinciali, correnti nell'interno di centri abitati con popolazione inferiore a diecimila abitanti, il rilascio di concessioni e di autorizzazioni è di competenza del comune, previo nulla osta	3. Per i tratti di strade statali, regionali o provinciali, correnti nell'interno di centri abitati di comuni con popolazione complessiva inferiore a diecimila abitanti, il rilascio di concessioni e di autorizzazioni è di competenza del comu-	

PROPOSTA DI MODIFICA LEGISLATIVA CODICE DELLA STRADA
D. Lgs. 30 aprile 1992 n. 285

dell'ente proprietario della strada.	ne, previo nulla osta dell'ente proprietario della strada.	
3 bis OMISSIS	3 bis OMISSIS	
4. OMISSIS	4. IDEM	

NOTA: vedi nota all'art. 2.