

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 AS 1086 IN MATERIA DI
SICUREZZA STRADALE E DELEGA PER LA REVISIONE DEL CODICE DELLA STRADA**

In relazione al ddl S. 1086 in materia di revisione del codice della strada, la FAI Conftrasporto – relativamente all’articolato sottoposto - osserva quanto segue.

La FAI Conftrasporto condivide la necessità di intervenire sul testo attuale del codice della strada, con modifiche dirette – in taluni casi – ad inasprire le sanzioni legate ad infrazioni che mettono a serio rischio la sicurezza della circolazione stradale. A titolo esemplificativo, e non esaustivo, vanno senz’altro in questa direzione la revisione dell’impianto sanzionatorio legato alla guida in stato di ebbrezza o dopo l’assunzione di sostanze stupefacenti; la previsione della confisca del mezzo utilizzato per la circolazione contromano, in presenza di incidenti con morti o feriti gravi ascrivibili a questa gravissima condotta; l’inasprimento delle sanzioni legate all’utilizzo improprio del telefono alla guida.

Altrettanto apprezzabile è l’intenzione del Governo di porre un argine all’impatto dei dispositivi di accertamento automatico delle infrazioni al codice della strada. Vanno senz’altro in questa direzione le modifiche inserite all’art. 10 del ddl relativamente all’eliminazione del cumulo materiale delle sanzioni: in caso di violazioni reiterate entro la stessa ora su un tratto di strada di competenza dello stesso ente; nell’ambito della ZTL, quando vengano accertate più violazioni degli artt. 6 e 7 del cds nella stessa area pedonale urbana o sul medesimo tratto di strada su cui insiste una stessa limitazione o uno stesso divieto.

Apprezziamo altresì la condivisione che si è avuta alla Camera dei deputati su due emendamenti di nostra iniziativa, recepiti nella parte della legge delega, diretti:

- ✓ a semplificare le disposizioni sull’installazione dei dispositivi di segnalazione degli angoli ciechi, evitando così che su questo tema gli enti locali procedano in ordine sparso;
- ✓ ad aumentare il controllo sugli enti locali, per verificare che i proventi delle violazioni al cds accertate sul loro territorio siano effettivamente utilizzati per la manutenzione della viabilità di loro competenza.

Non possiamo tuttavia esimerci dall'evidenziare le nostre preoccupazioni sull'impatto che – a normativa invariata – rischia di avere sulla nostra categoria l'istituto della sospensione breve della patente previsto all'art. 4 del ddl.

Infatti la FAI Conftrasporto, pur condividendo la filosofia alla base del nuovo meccanismo, ribadisce con forza che lo stesso va 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. Si pensi ad esempio al cambiamento di corsia non opportunamente segnalato in congruo anticipo che, ai sensi dell'art. 154 comma 8 cds e dell'art. 126 bis del c.d.s, comporta una sottrazione di 2 punti dalla patente. Se, a seguito dell'accertamento di questa condotta, il conducente dovesse perdere due punti dalla CQC e, quindi, scendere al di sotto della soglia dei 20 punti, gli si impedirebbe di lavorare per almeno una settimana!

Lo stesso discorso può essere esteso ad altre violazioni del cds che comportano la sottrazione di due punti dalla patente (es, la violazione delle regole in materia di sorpasso previste dall'art. 148 cds) o che, pur comportando la sottrazione di un punteggio maggiore, comunque non mettono a repentaglio la sicurezza degli altri utenti della strada (es, il mancato uso della cintura di sicurezza ai sensi dell'art. 172 cds, sanzionata con la decurtazione di 5 punti)

Inoltre, trattare alla stessa maniera automobilisti che percorrono mediamente 5.000 Km l'anno e conducenti che, per professione, svolgono questa attività e che per questo motivo percorrono ogni anno non meno di 50.000 Km l'anno, non sembra rispondere a criteri di equità e ragionevolezza. Ciò tenuto conto che chi percorre nell'anno un numero di Km almeno 10 volte superiore ad un normale automobilista, statisticamente può incappare con più facilità in violazioni del codice della strada anche di lieve entità che, tuttavia, sommate nel tempo comportano un abbattimento del punteggio della patente sotto il limite dei 20 punti con conseguente applicazione della sospensione breve.

A nostro giudizio, 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 (o sul CAP KA o KB per i tassisti e autisti NCC), tenuto conto 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 per il trasporto merci, e patente e CAP per il trasporto persone).

Qualora questa prima ipotesi non fosse praticabile, si chiede che venga presa in esame la possibilità, sempre per i medesimi conducenti professionisti, di diminuire la soglia utile a far scattare la sospensione breve, prevedendo che: la sospensione di 7 gg scatti in presenza di un punteggio inferiore a 10 punti (anziché 20 gg come prevede il ddl); la sospensione di 15 gg scatti in presenza di un punteggio inferiore a 5 punti (anziché i 10 previsti dal ddl).

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, invece, è la disposizione che estende il meccanismo della sospensione breve anche ai conducenti titolari di patenti estere.

Nel corso dell'audizione davanti alla IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, abbiamo evidenziato alcune criticità dell'articolato del DDL AC1435 che, tuttavia, non sono state risolte nel testo licenziato al termine dei lavori. Pertanto, vogliamo sottoporre alla Vostra attenzione le seguenti richieste di modifica al ddl AS 1086.

- **GUIDA IN STATO DI EBBREZZA E ALCOLOCK (ARTT 1 e 3)**

Fai Confrtrasporto 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.

Inoltre, 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.

- **ACCERTAMENTO DELLE VIOLAZIONI CON DISPOSITIVI DI CONTROLLO AUTOMATICO (ART.10).**

Forti dubbi desta la previsione che l'accertamento da remoto di una serie di violazioni del codice della strada (tra le quali ve ne sono alcune che interessano da vicino il nostro settore), possa avvenire *“per mezzo di dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate o omologate ai sensi di appositi regolamenti adottati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'Interno”*. Dubbi che, nel frattempo, si sono addirittura accresciuti dopo l'intervento della Corte di Cassazione che ha sancito in maniera incontrovertibile che queste apparecchiature devono essere sempre omologate, per cui l'approvazione non può ritenersi sostitutiva dell'omologazione.

- **MODIFICA AL CODICE DELLA STRADA IN MATERIA DI CIRCOLAZIONE FUORI DEI CENTRI ABITATI (ART.25)**

Preoccupazione tra gli operatori desta anche la possibilità di istituire zone a traffico limitato territoriali, per esigenze legate alla tutela di particolari ambiti di rilevanza culturale, paesaggistica o naturalistica tutelati dall'UNESCO, comunque per periodi non superiori a cinque mesi all'anno.

La disposizione prevista, seppur meritevole nel suo obiettivo di salvaguardare aree particolarmente delicate, rischia di bloccare la circolazione dei diversi veicoli attivi nella consegna delle merci.

Il sistema di regolamentazione della circolazione già ha un impianto complesso e articolato nelle diverse aree urbane del Paese, ma comunque in grado di prevedere limitazioni al traffico. Al contrario, l'allargamento previsto dall'articolo in oggetto estende la platea dei

soggetti titolati ad avanzare l'istituzione di zone a traffico locale, con ripercussioni sulla catena logistica e su tutti i soggetti interessati

Occorre evitare il rischio che limitazioni alla circolazione possano ridurre l'accessibilità delle merci, impattando negativamente non solo le attività economiche che insistono nelle aree potenzialmente interessate dalle limitazioni e i consumatori finali, ma anche i servizi di trasporto. Si ritiene inoltre importante sottolineare la necessità di un'adeguata e proattiva comunicazione verso gli operatori di trasporto, nei casi di modifica delle regole di circolazione stradale e attraverso i più opportuni canali informativi.

- **MODIFICHE IN MATERIA DI CIRCOLAZIONE IN AMBITO URBANO (ART.27).**

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.

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:

DIVIETI DI CIRCOLAZIONE NEI GIORNI FESTIVI E DEROGA PER LE 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 ogniqualevolta il carico comprenda almeno il 50% di tali merci.

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.

GLI EMENDAMENTI DELLA FAI AL DDL AS 1086

- **SOSPENSIONE BREVE DELLA PATENTE (ART.4)**

All'articolo 4, inserire dopo il comma 2 il seguente:

2-bis. Per i titolari di carta di qualificazione del conducente per il trasporto di cose o di quella per il trasporto di persone, di cui all'articolo 116, comma 11, del codice della strada, la sospensione breve si applica sul punteggio risultante dalla somma dei punti della patente di guida e di una delle carte di qualificazione del conducente

In alternativa:

All'art. 4, comma 2, inserire dopo il n. 2) il seguente:

2 bis) in deroga al comma 2, per i conducenti titolari carta di qualificazione del conducente per il trasporto di cose o di quella per il trasporto di persone, di cui all'art. 116, comma 11 del codice della strada, nonché per i conducenti muniti di un certificato di abilitazione professionale di tipo KA o KB di cui al comma 8 dello stesso articolo 116, la sospensione breve è disposta per un periodo di sette giorni nei casi in cui, al momento dell'accertamento, il conducente risulti in possesso di un punteggio inferiore a dieci punti sulla predetta carta di qualificazione o, per i titolari di certificazione KA o KB, sulla predetta certificazione.

- **GUIDA IN STATO DI EBBREZZA E ALCOLOCK (ARTT 1 e 3)**

All'articolo 1, comma 1, lettera a), aggiungere il seguente comma

“9-quinquies: I codici unionali 68 e 69 non vengono apposti sulle patenti rilasciate ai conducenti professionali di autoveicoli adibiti al trasporto di cose di massa superiore a 3,5 tonnellate o con numero di passeggeri superiori a 9”

Art. 3-bis: “Installazione del dispositivo alcolock sui veicoli adibiti al trasporto merci”

All'articolo 72 del codice della strada, dopo il comma 2-ter è aggiunto il seguente:

2-quater. Gli autoveicoli abilitati al trasporto di cose di massa complessiva a pieno carico superiore a 1,5 tonnellate sono equipaggiati con dispositivi alcolock, di tipo omologato, conformemente alla norma EN 50436 di cui all'allegato I alla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006. La prescrizione si applica ai veicoli nuovi immatricolati in Italia a decorrere dal 1° gennaio 2025, mentre per quelli immatricolati a tale data la scadenza ultima per l'adeguamento è il 1° gennaio 2027.

- **ACCERTAMENTO DELLE VIOLAZIONI CON DISPOSITIVI DI CONTROLLO AUTOMATICO (ART.10).**

All'art. 10, comma 1, lett. f, capoverso 1), alla lettera g-bis) eliminare le parole “*approvate od*”

All'art.10, comma 1, lett. f, capoverso 2, al comma 1-quinquies, ovunque ricorrano eliminare le parole “ *“approvate od”*”.

- **MODIFICHE IN MATERIA DI CIRCOLAZIONE IN AMBITO URBANO (ART.27).**

All'articolo 27, comma 1, lettera a), capoverso b) dopo le parole "*le categorie dei veicoli non soggetti alle predette limitazioni*" sono aggiunte le seguenti: "*tra le quali i veicoli adibiti alla consegna urbana delle merci di categoria euro 6 e superiori, o alimentati con carburanti a trazione alternativa*".

- **DIVIETI DI CIRCOLAZIONE NEI GIORNI FESTIVI E DEROGA PER LE MERCI DEPERIBILI**

All'art. 25, comma 1, dopo la lettera a) sono inserite la seguenti:

"aa) All'articolo 6, comma 1, del codice della strada dopo il secondo periodo, inserire il seguente:

Dall'individuazione dei predetti giorni sono comunque escluse le domeniche, non coincidenti con altre festività, dei mesi di gennaio, febbraio e novembre, nonché quelle ulteriori giornate individuate dagli enti proprietari delle strade, nei quali la circolazione dei mezzi pesanti non costituisce un ostacolo al traffico veicolare privato.

Conseguentemente all'art. 7, comma 2, lettera a) del regolamento di esecuzione del codice della strada occorre aggiungere dopo le parole "giorni festivi" le seguenti: "*, dai quali sono comunque escluse le domeniche, non coincidenti con altre festività, dei mesi di gennaio, febbraio e novembre, nonché quelle ulteriori giornate individuate dagli enti proprietari delle strade, nei quali la circolazione dei mezzi pesanti non costituisce un ostacolo al traffico veicolare privato.*"

"aaa) All'art. 6, comma 1 ultimo periodo del codice della strada, eliminare la parola "eventuali" ed aggiungere, dopo la parola "deroghe" le seguenti: "*tra cui quella del trasporto di prodotti alimentari deperibili in regime A.T.P, compresi i prodotti complementari alla somministrazione alimentare, trasporti contemporaneamente a quelli deperibili e riconducibili alle esigenze degli esercizi di somministrazione di cibi e bevande, nel limite del 50% in massa del totale del carico.*"

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

All'art. 35, comma 4, dopo la lettera b) è inserita la seguente:

"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".