



FITA

Unione Nazionale Imprese di Trasporto

Sede Nazionale

00162 Roma – Piazza M. Armellini, 9/A

Tel (06) 441881

Fax (06) 44249506 – E Mail : fita@cna.it

Sede di Bruxelles

ISB – 36-38, Rue Joseph II – 1000 – Bruxelles

Tel + 322 2307440

Fax + 322 2307219 – E-Mail : info@isbineurope.eu www.cna.it/fita

**VIII Commissione Permanente
Lavori Pubblici, Comunicazioni
Senato della Repubblica**

DISEGNO DI LEGGE N.1638 – DELEGA RIFORMA CODICE DELLA STRADA

AUDIZIONE DEL 21 LUGLIO 2015

Illustre Presidente, Illustri Senatori,

desideriamo innanzitutto porgerVi le scuse per non poter partecipare, a causa di sopraggiunti ed inderogabili impegni, alla preziosa opportunità che ci avete concesso nell'accogliere la nostra richiesta di audizione.

Nonostante ciò, con la presente, intendiamo fornire un nostro contributo per i lavori che attengono alla riforma del codice della strada.

La CNA-Fita è nata nel 1974 per tutelare, assistere e rappresentare i propri associati e lo fa ininterrottamente da oltre 40 anni. Da allora rappresenta operatori sia del trasporto persone quanto del trasporto merci. Sono oltre 26 mila le imprese associate nell'autotrasporto di cose per conto di terzi dell'artigianato e della piccola e media impresa e le loro forme organizzate come consorzi e cooperative.

Essa è pertanto rappresentativa di un importante e variegato numero di imprese che interagiscono quotidianamente con le disposizioni del codice della strada; per questo intendiamo contribuire a perseguire principi sottesi alla tutela della sicurezza stradale ma, nello stesso tempo, allo snellimento delle procedure, alla semplificazione ed alla certezza delle regole aspirando, nel contempo, anche ad una maggiore uniformità a livello europeo.

La riduzione delle inefficienze, il superamento delle criticità, non possono che contribuire ad elevare la competitività delle nostre imprese.

A tal proposito, nelle pagine che seguono, rappresentiamo alcune nostre osservazioni e proposte ispirate alle considerazioni che precedono.

Ringraziamo, il Presidente e gli onorevoli componenti della Commissione per l'attenzione che ci vorranno riservare.

Confederazione Nazionale *dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa*



DISEGNO DI LEGGE N.1638 – “DELEGA AL GOVERNO PER LA RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA, DI CUI AL DECRETO LEGISLATIVO 30 APRILE 1992, N. 285”

Previsto dal combinato disposto degli articoli 1 e 2 della Legge 22 Marzo 2001 n°85 recante “delega al Governo per la revisione del nuovo codice della strada”

PROPOSTA: AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DELLE OPERAZIONI DI REVISIONE PER I VEICOLI DI MASSA COMPLESSIVA A PIENO CARICO SUPERIORE A 3,5 TON

SI CHIEDE

Di provvedere quanto prima ad adottare il Decreto Legislativo, di cui alla Legge 22 Marzo 2001, n°85 (G.U. n°76 del 31.3.2001) recante disposizioni integrative e correttive del nuovo codice della strada che preveda:

“l'estensione ai veicoli con massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate della disciplina delle revisioni periodiche ad opera di officine private autorizzate, demandando al Ministero dei trasporti e della navigazione la determinazione, con specifici decreti ministeriali, delle modalità e dei tempi”.

MOTIVAZIONI

Da fonti ACI risalenti al 2011, i veicoli (autocarri – autoveicoli speciali – motrici – rimorchi – semirimorchi) adibiti al trasporto di merci di massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate, risultano essere: 1.346.892.

Le imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi lamentano da tempo, per i mezzi pesanti (superiori a 3,5 Ton di massa complessiva a pieno carico) lunghi tempi di attesa per l'effettivo svolgimento delle operazioni di revisione.

Tale circostanza si è maggiormente accentuata con l'entrata in vigore della Circolare Prot.8259 RU del 1° Aprile 2015 diffusa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Questo perché la succitata circolare introduce un sistema di prenotazione telematico, che **non tiene più conto del numero di veicoli da revisionare ma della durata temporale di ciascun turno (ad esempio 3 ore, 4 ore, ecc.), stabilita in funzione dei tempi standard di revisione.**

I **tempi di revisione** dipendono, invece, dal **numero di assi** del veicolo: **15 minuti per i veicoli con due assi, 20 minuti per quelli con tre assi, 10 minuti per i rimorchi e 20 minuti per gli autobus.**

La circolare precisa inoltre che le suddette durate delle revisioni possono subire riduzioni temporali, qualora **vengano svolte dall'operatore tecnico con la presenza congiunta di un funzionario collaboratore.**

I lunghi tempi di attesa per l'effettuazione delle revisioni, dipendono proprio da una carenza endemica del personale dei circa 108 Uffici provinciali delle Motorizzazioni.

Uffici provinciali che spesso sono soggetti a pesanti depotenziamenti come, ad esempio nel caso della regione Sardegna:

il caso più eclatante è quello di **Nuoro**,– che dalle 26 unità lavorative del 2006 è giunta alle sole 7 di fine anno 2014, per un Ufficio che nel 2013, secondo i dati statistici dal MIT recentemente rilevati, ha gestito circa 10.000 operazioni, **oltre 3000 revisioni di camion, autobus e mezzi speciali**, e 6212 prove d’esame per il conseguimento delle patenti.

Dalla Sardegna registriamo inoltre una graduale ma costante, depotenziamento anche della dotazione strutturale degli Uffici di Cagliari, Sassari e Oristano.

A contribuire ulteriormente ad un generale quadro critico nello svolgimento delle operazioni di revisione dei veicoli pesanti, sono anche le nuove funzioni di gestione degli albi provinciali degli autotrasportatori trasferite agli UMC dal mese di Maggio 2015 (DPCM 8 Gennaio 2015 - G.U. n°101 del 4 Maggio 2015) e che conseguentemente si sommano ai carichi di lavoro del personale dipendente.

Per la totalità degli autotrasportatori con veicoli di massa complessiva maggiore a 3,5 tonnellate, l’effetto di tutto ciò si traduce nella riduzione dei posti utilizzabili per ogni sessione di revisione.

Gli effetti di questo quadro, si ripercuotono sulla produttività delle imprese e ciò a seguito degli inevitabili rallentamenti dell’attività dovuti al rischio di fermo del veicolo per l’attesa della revisione: ad esempio la prenotazione della revisione non consente di circolare all’estero.

Una problematica che, come abbiamo evidenziato, attiene esclusivamente alle revisioni dei veicoli pesanti (massa complessiva maggiore a 3,5 tonnellate), in quanto per gli altri la possibilità di utilizzare i centri privati (articolo 80 del Codice della strada), risolve la maggior parte delle questioni.

Per questi motivi riteniamo urgentissimo dare attuazione a quanto già previsto dalla Legge 22 Marzo 2001, n°85 e predisporre il Decreto Legislativo che preveda:

“l’estensione ai veicoli con massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate della disciplina delle revisioni periodiche ad opera di officine private autorizzate, demandando al Ministero dei trasporti e della navigazione la determinazione, con specifici decreti ministeriali, delle modalità e dei tempi”.

DISEGNO DI LEGGE N.1638 – “DELEGA AL GOVERNO PER LA RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA, DI CUI AL DECRETO LEGISLATIVO 30 APRILE 1992, N. 285”

comma 2 dell'articolo 2 = caratteristiche dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità

PROPOSTA: INTEGRAZIONE DEL TESTO DI CUI AL COMMA 11, DELL'ARTICOLO 14 DEL DPR 495/1992 (REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE DELL'ARTICOLO 10 DEL C.D.S.) – DOMANDA DI AUTORIZZAZIONE PER I TRASPORTI ECCEZIONALI E/O IN CONDIZIONE DI ECCEZIONALITÀ

Il comma 11, dell'articolo 14, del DPR 495/92 recita :

*“11. Le domande di autorizzazione **devono essere sottoscritte**, ai sensi delle vigenti norme in materia di dichiarazioni sostitutive di atto di notorietà, **dal legale rappresentante della SOCIETÀ** o impresa di trasporto o da altro soggetto munito di delega o dal proprietario del veicolo o dal suo locatario ai sensi dell'articolo 91 del codice che, nel caso di trasporto per conto terzi, deve anche dichiarare di avere tutti gli specifici requisiti e autorizzazioni di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni. Per i soggetti di cui al comma 10, tale dichiarazione non è necessaria. Nei casi di trasferimento per riparazione, soccorso o rimozione la domanda può essere sottoscritta anche dall'esercente l'officina di riparazione, in possesso di targa prova ai sensi dell'articolo 98 del codice e dell'articolo 1, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, ovvero dall'esercente l'attività di soccorso o di rimozione, oppure corredata da dichiarazione di questi attestante lo stato di necessità”.*

SI CHIEDE

Che nel testo del richiamato comma 11, art. 14, DPR 495/92, dopo il primo periodo, sia inserita la seguente esplicitazione:

“Possono altresì sottoscrivere le domande di autorizzazione le società cooperative a proprietà divisa o i consorzi regolarmente costituiti che per l'effettuazione dei trasporti eccezionali e/o in condizioni di eccezionalità utilizzano anche od esclusivamente i veicoli in disponibilità delle imprese socie”.

MOTIVAZIONI

In generale, nel comparto delle imprese specializzate nel servizio dei trasporti eccezionali, è molto diffusa una tipologia di azienda di piccole dimensioni (che però danno vita ed operano in forme associative piuttosto consistenti):

- ✓ la forma giuridica prevalente è quella individuale: 64%
- ✓ l'attività è svolta, in media, da 3 addetti (nel 40% dei casi si utilizzano autisti dipendenti)
- ✓ nel settore dei trasporti eccezionali operano circa 7.000 addetti.

Il parco veicolare di questo comparto, composto da circa 6.000 mezzi.

In particolare, l'autotrasporto svolto nella forma di società cooperative a proprietà divisa ovvero di consorzi regolarmente costituiti, è soggetto ad una *lex specialis* : il DPR 19 Aprile 1990 n° 155 recante "Regolamento per l'istituzione di una sezione speciale per l'iscrizione, nell'albo degli autotrasportatori di cose, di cooperative a proprietà divisa e di consorzi".

Il DPR 155/90, nel suo articolato, evidenzia che nella sezione speciale dell'Albo degli autotrasportatori, sono iscritte " le cooperative a proprietà divisa ed i consorzi regolarmente costituiti il cui scopo sociale sia quello di **esercitare l'autotrasporto anche od esclusivamente con i veicoli in disponibilità delle imprese socie**" (Premessa al testo - 3° "Visto").

Da quanto richiamato, appare palese che il legislatore, nel caso specifico delle cooperative a proprietà divisa e dei consorzi, ritenga che l'autotrasporto possa essere svolto "anche od esclusivamente con i veicoli in disponibilità delle imprese socie".

In sostanza il DPR 155/90, nel caso delle cooperative a proprietà divisa e dei consorzi, deroga alla norma generale della **disponibilità dei veicoli** che contempla i seguenti casi:

MIT: circ. N.106/84, Prot. n.1027 del 20 Giugno 1984 e circ. Prot.5681/2015: **proprietà, usufrutto, leasing, locazione senza conducente, contratto di comodato.**

Che la disponibilità dei veicoli, in deroga a quanto sopra richiamato, possa venire dimostrata tramite i veicoli immessi in circolazione dalle singole imprese aderenti alla cooperativa o al consorzio, viene ribadito in occasione dell'esplicitazioni delle modalità di dimostrazione del requisito di "stabilimento" di cui al Decreto Dirigenziale n° 3 del 25 Gennaio 2012 di attuazione dell'articolo 5 del Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009.

Il requisito di stabilimento presuppone, come sopra evidenziato, tra l'altro, **la disponibilità di almeno un autoveicolo da dichiarare presso il Registro Elettronico Nazionale (REN)** di cui all'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento (CE) n.1071/2009.

Dall'iscrizione al REN consegue l'autorizzazione delle imprese all'esercizio della professione e l'assegnazione di uno specifico numero.

Anche in questo caso la **legge speciale** riconosciuta nei casi dei **consorzi-cooperative a proprietà divisa iscritte nella sezione speciale, deroga al principio generale circa le modalità di DIMOSTRAZIONE DELLA DISPONIBILITÀ DEI VEICOLI** (proprietà, usufrutto, leasing, locazione senza conducente - circ. MIT – DIREZIONE GENERALE M.C.T.C. - N.106/84, Prot. n.1027 – D.C. III n.10, datata Roma, 20 Giugno 1984, avente ad oggetto: documentazione attestante la disponibilità dei veicoli ai fini del rilascio delle autorizzazioni "e successive modificazioni ed integrazioni - ed oggi contratto di comodato) e stabilisce che, in tali forme associate, essa è dimostrata:

TRAMITE I VEICOLI IMMESSI IN CIRCOLAZIONE DALLE IMPRESE ASSOCIATE O CONSORZIATE

La ragione di tali deroghe al principio generale delle modalità di dimostrazione della disponibilità dei veicoli, risiedono nello scopo mutualistico di queste forme associate che agiscono a favore dei propri associati procurando loro vantaggi diretti o indiretti.

Pertanto, nell'ambito della legge speciale che disciplina i consorzi e le cooperative, è possibile che queste forme associate, per le quali vige un rapporto di esclusiva con i rispettivi associati, conseguano autorizzazioni a proprio nome ed utilizzino i veicoli dei corrispondenti consorziati/associati.

Nonostante queste evidenze, l'assenza di un chiaro riferimento alle società cooperative a proprietà divisa ed ai consorzi, da rinvenire nel comma 11 del più volte citato articolo 14 del DPR 495/92, ha determinato e continua a creare difficoltà ai fini del rilascio delle autorizzazioni per i trasporti eccezionali e/o in condizioni di eccezionalità allorché i veicoli con cui si intende effettuare il trasporto non sono di proprietà delle forme associate de quo bensì in disponibilità dei singoli soci delle cooperative o consorziati.

A determinare ulteriori criticità in tal senso, ha contribuito la circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Prot. n°4214/RU del 10 Settembre 2014.

In particolare, al punto 7 della suddetta circolare, contrariamente a quanto sin qui argomentato, si stabilisce:

«Non possono essere rilasciate autorizzazioni a società cooperative che non siano proprietarie di veicoli per trasporto di cose, ma unicamente ai proprietari, comodatari o locatari dei veicoli eccezionali».

Come già evidenziato, nel caso di cooperative a proprietà divisa e di consorzi, l'esercizio dell'autotrasporto in generale e quindi anche dello specifico settore dei trasporti eccezionali, la disponibilità dei veicoli è data dalla dimostrazione di tale requisito in capo ai singoli soci della cooperativa/consorziati.

Si ribadisce pertanto la necessità di intervenire con una modifica del regolamento attuativo del Codice della Strada che possa fare definitiva chiarezza e riconoscere, senza più problemi, il rilascio dell'autorizzazione all'effettuazione dei trasporti eccezionali e/o in condizione di eccezionalità anche alle cooperative a proprietà divisa ed ai consorzi nel caso in cui i mezzi che effettueranno il trasporto siano anche o esclusivamente nella disponibilità dei soci della cooperativa o dei singoli consorziati.

DISEGNO DI LEGGE N.1638 – "DELEGA AL GOVERNO PER LA RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA, DI CUI AL DECRETO LEGISLATIVO 30 APRILE 1992, N. 285"

comma 1 e 2 dell'articolo 2 =

riorganizzazione delle disposizioni del codice secondo criteri di coerenza e di armonizzazione delle stesse con le altre norme di settore, con quelle dell'Unione europea - caratteristiche dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità

PROPOSTA: RIDEFINIZIONE DELLA DISCIPLINA CONCERNENTE I VEICOLI ECCEZIONALI E I TRASPORTI IN CONDIZIONE DI ECCEZIONALITÀ E IL RELATIVO REGIME AUTORIZZATORIO IN BASE ALLE LINEE GUIDA EUROPEE

SI CHIEDE

La ridefinizione della disciplina concernente i veicoli eccezionali e i trasporti in condizione di eccezionalità e il relativo regime autorizzatorio in base alle **"Linee Guida europee sulla miglior prassi per i trasporti eccezionali su strada"**, nel rispetto della sicurezza delle strade e dell'integrità delle strutture.

MOTIVAZIONI

Con tale proposta si tende ad uniformare le prescrizioni per i veicoli eccezionali e i trasporti in condizioni di eccezionalità, nonché la loro disciplina autorizzatoria, adeguando la legislazione attualmente esistente agli standard europei.

Più precisamente, uniformando la parte del codice della strada e del suo regolamento di attuazione alle Linee Guida europee sulla miglior prassi per i trasporti eccezionali su strada del 17 maggio 2006, i limiti dimensionali e di peso verrebbero uniformati agli standard europei e le attuali autorizzazioni "periodiche", "singole" e "multiple", verrebbero superate da un sistema che prevede il seguente quadro di riferimento autorizzatorio:

- ✓ NESSUNA AUTORIZZAZIONE NECESSARIA (entro certi limiti)
- ✓ AUTORIZZAZIONE A LUNGO TERMINE ("valida un anno o più")
- ✓ AUTORIZZAZIONI VALIDE PER RETI STRADALI PREDEFINITE ("Corridoio").

In particolare, le autorizzazioni periodiche, oggetto di numerose modifiche legislative, sarebbero sostituite dalle **"AUTORIZZAZIONI A LUNGO TERMINE"** e, i vincoli e le conseguenti pesanti ricadute negative sopportate dalle imprese a seguito della vigente normativa, sarebbero superate dalle nuove condizioni individuate per il loro rilascio:

- un carico indivisibile ma non necessariamente descritto per l'intero;
- l'elenco delle strade accessibili e/o vietate al trasporto eccezionale;
- sarebbe rilasciato per veicoli con ampiezza pari a 3,5 m, lunghezza complessiva 30 m, altezza complessiva 4,2 m, peso 80 t, assale rigido 12 t e assale a pendolo 15 t.