



*Esame del disegno di legge S.1638
contenente la delega al Governo per la riforma del codice della strada*

**VIII Commissione Lavori Pubblici
e Comunicazioni del Senato**

Roma, 15 ottobre 2015

Onorevole Presidente, Onorevoli Senatori,

desideriamo in primo luogo ringraziarVi per l'attenzione che avete voluto riservare ad ANAV audendola nell'ambito dell'esame del disegno di legge delega relativo alle modifiche al codice della strada attualmente all'esame della Commissione.

L'ANAV, da sempre attenta per vocazione statutaria a promuovere lo sviluppo della mobilità collettiva con autobus come la più adeguata soluzione ai problemi della congestione del traffico, dell'inquinamento ambientale (atmosferico ed acustico), della sicurezza del trasporto e della riduzione dell'incidentalità, dello sviluppo urbano sostenibile, ed a favorire, quindi, misure utili all'evoluzione della mobilità collettiva e sostenibile, sente il dovere di contribuire con idee e proposte, all'approfondimento dei temi di grande rilevanza presenti nel progetto di riforma del codice della strada con il fine di favorire, attraverso la riforma, interventi di rilancio e sviluppo del trasporto di persone con autobus nei suoi diversi settori.

Con questo spirito partecipiamo con vivo interesse al ciclo di audizioni di codesta Commissione sottoponendo le nostre proposte di miglioramento del testo che, auspichiamo, possano essere condivise ed adottate.

Presentazione

L'Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV), aderente a Confindustria, dal 1944 rappresenta le imprese private che operano nei diversi segmenti del trasporto di persone con autobus: trasporto pubblico locale, noleggio autobus con conducente e autolinee a lungo raggio, tre settori di grandissimo rilievo economico, occupazionale e sociale che generano più di **10.000 milioni di euro di fatturato**, erogano ogni anno **6.000 milioni di km di percorrenze** tramite **5.000 aziende, 74.700 autobus, 112.600 addetti**.

L'ANAV rappresenta il 40% circa dei valori complessivi del trasporto con autobus.

Promuovere il trasporto con autobus significa incentivare comportamenti virtuosi che favoriscono la decongestione del traffico automobilistico e l'abbattimento delle emissioni inquinanti, migliorare la qualità della vita nei centri urbani, assicurare ai cittadini maggiore flessibilità nell'offerta di trasporto, aumentare la sicurezza stradale e ridurre il costo degli spostamenti per la collettività.

Proposte migliorative del disegno di legge S.1638 contenente la delega al Governo per la riforma del codice della strada

Il Disegno di legge all'esame di codesta Commissione delega il Governo ad adottare uno o più decreti legislativi recanti disposizioni intese a rivedere e riordinare la disciplina del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, apportandovi le modifiche necessarie in conformità ai principi e criteri direttivi che il disegno di legge medesimo è chiamato a definire.

Di seguito si rappresentano le proposte di ANAV per un miglioramento del testo:

1. Principi e criteri direttivi

All'articolo 2, comma 1, lettera b) del disegno di legge, tra i principi e i criteri direttivi della delega viene riconosciuta la possibilità di ricorrere ad atti normativi secondari per l'attuazione della normativa europea. Se ne condivide assolutamente l'impostazione soprattutto perché ciò consentirebbe di adeguare tempestivamente la normativa italiana alle direttive europee. Una delega così costruita consentirebbe di accelerare il recepimento delle direttive relative alle caratteristiche tecniche dei veicoli. Si fa riferimento, ad esempio, alle norme sulle sagome limite dei veicoli introdotte dalla direttiva europea 2002/7/CE già recepite con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti del 12 settembre 2003.

2. Sviluppo del trasporto pubblico locale e delle altre modalità di trasporto collettivo mediante autobus

Recenti analisi sulla domanda di mobilità dimostrano che la percentuale di spostamenti effettuati con il mezzo privato è in crescita con la contestuale diminuzione dell'utilizzo dei trasporti pubblici. Il dato è allarmante: in Italia l'82,7% degli spostamenti viene effettuato con la vettura privata, il 3,7% con le due ruote e solo il 13,6 con autobus, tram, treni locali e metropolitane (Fonte: XI Rapporto sulla mobilità urbana in Italia – ISFORT-ASSTRA-ANAV-HERMES (2014))

La maggiore qualità del trasporto pubblico locale costituisce una leva prioritaria per favorire lo spostamento di quote modali dalla mobilità privata ad una mobilità collettiva e sostenibile. Si ritiene pertanto opportuno includere tra i criteri direttivi dei decreti legislativi che dovranno essere emanati alcuni principi volti a favorire la maggiore qualità dei servizi di TPL e regolari di linea interregionali su autobus nonché di noleggio autobus con conducente.

2.1 Il trasporto pubblico come strumento di tutela ambientale.

Nelle aree urbane la causa principale delle emissioni inquinanti prodotte dai trasporti, è da imputare al trasporto privato (autovetture e veicoli commerciali). Gli autobus infatti, si attestano su percentuali di inquinamento molto basse, basti pensare che emettono al massimo il 2% di PM10 del totale emesso dall'intero parco mezzi circolante (autovetture, veicoli commerciali, TPL); appena il 6% di biossido di azoto complessivo (NO₂), e una percentuale appena superiore allo 0% per quanto riguarda il monossido di Carbonio (CO) [Fonte: Elaborazione ASSTRA su dati ISPRA].

Per rendere il trasporto pubblico più competitivo rispetto a quello automobilistico privato le misure adottate devono puntare sulle caratteristiche qualitative, ed in particolar modo sulla velocità. Riuscire ad incrementare la velocità commerciale dei mezzi pubblici rappresenta una delle risposte più valide sia per spingere il settore verso i necessari ed indispensabili processi di efficientamento e sia per stimolare la diversione modale a vantaggio della più sostenibile e pulita mobilità pubblica. Infatti, secondo recenti studi, un incremento della velocità commerciale di 1 Km/h provocherebbe un risparmio per il settore nel suo complesso pari a 280 milioni di Euro oppure, a parità di costi complessivi, un aumento della produzione chilometrica di 93 milioni di chilometri.

In quest'ottica, occorrerebbe estendere espressamente al trasporto pubblico regionale e locale il criterio della revisione e rafforzamento delle misure finalizzate allo sviluppo della mobilità sostenibile di cui all'art. 2 comma 1 lettera d) del Disegno di Legge, demandando ai decreti legislativi l'adozione di disposizioni in tema di pianificazione della viabilità e disciplina della circolazione.

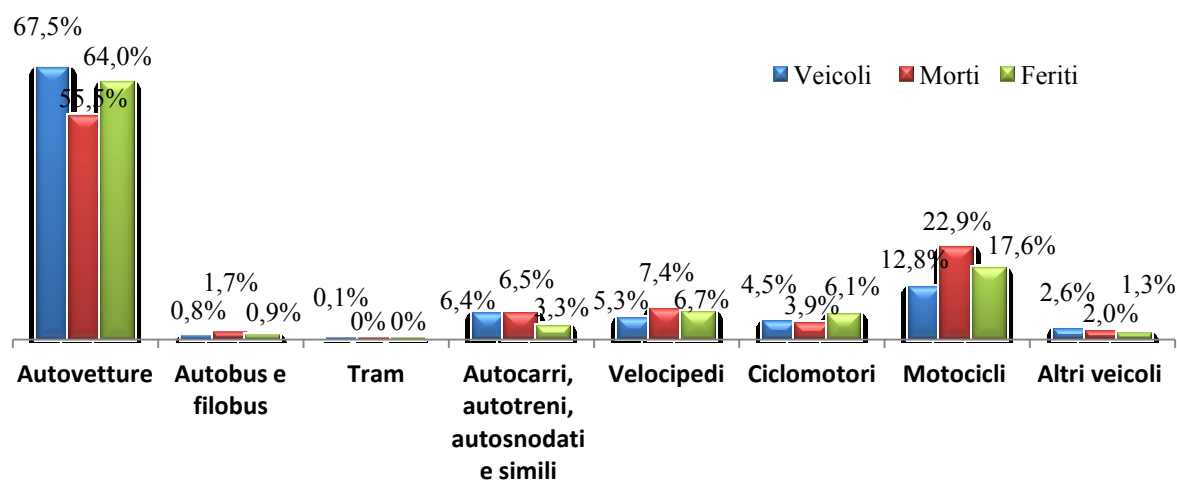
2.2. Benefici sociali del trasporto pubblico e delle altre modalità di trasporto collettivo mediante autobus.

L'utilizzo del mezzo pubblico deve essere valutato anche in termini di benefici sociali in particolare di sicurezza stradale. Lo sviluppo e la pericolosità degli incidenti stradali tende a distribuirsi diversamente all'interno delle diverse tipologie di veicolo e tali peculiarità possono darci delle indicazioni importanti relative alla pericolosità degli stessi veicoli. Nonostante l'autobus sia un veicolo le cui dimensioni ne determinano una pericolosità maggiore rispetto ad una normale autovettura, dai dati risulta che, nella maggior parte degli incidenti stradali, le autovetture private sono i veicoli tra i più pericolosi, il 55,5% del totale dei morti per incidenti stradali avviene in automobile mentre gli incidenti mortali in cui è coinvolto un autobus e filobus sono pressoché irrilevanti (1,7%).

VEICOLI COINVOLTI, VITTIME E FERITI PER CATEGORIA DI VEICOLO

Anno 2013, valori assoluti e percentuali

Categoria di veicolo	Valori Assoluti		
	Veicoli	Morti	Feriti
Autovetture	226.185	1.880	164.766
Autobus e filobus	2.604	56	2.253
Tram	179	1	126
Autocarri, autotreni, autosnodati e simili	21.525	220	8.585
Velocipedi	17.748	252	17.157
Ciclomotori	14.968	133	15.739
Motocicli	43.010	774	45.419
Altri veicoli	8.687	69	3.376
Totale	334.906	3.385	257.421



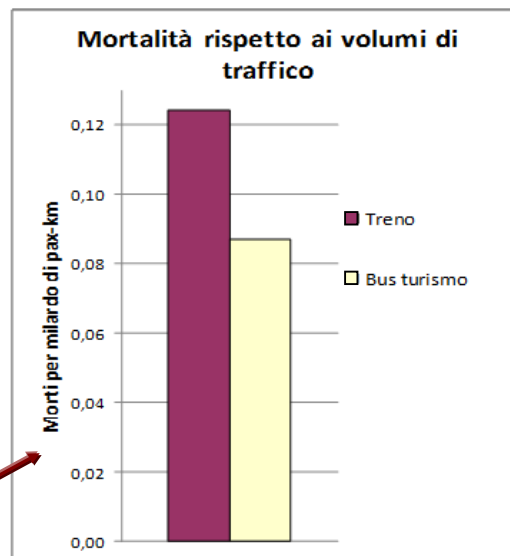
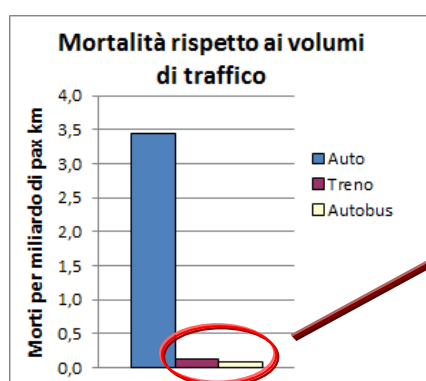
Fonte: elaborazioni Asstra su dati ACI - ISTAT - Incidenti stradali in Italia - Anno 2013

Sicurezza degli spostamenti



Il bus è il mezzo di trasporti più sicuro su cui far viaggiare i minori. Infatti, considerando i morti in incidenti per pax-km:

- un viaggio su autobus da turismo è 40 volte più sicuro di quello in auto e circa 300 volte più uno effettuato con motociclo o ciclomotore
- l'autobus ha un livello di mortalità paragonabile a quello del treno, sistema di trasporto noto per i suoi elevati standard di sicurezza



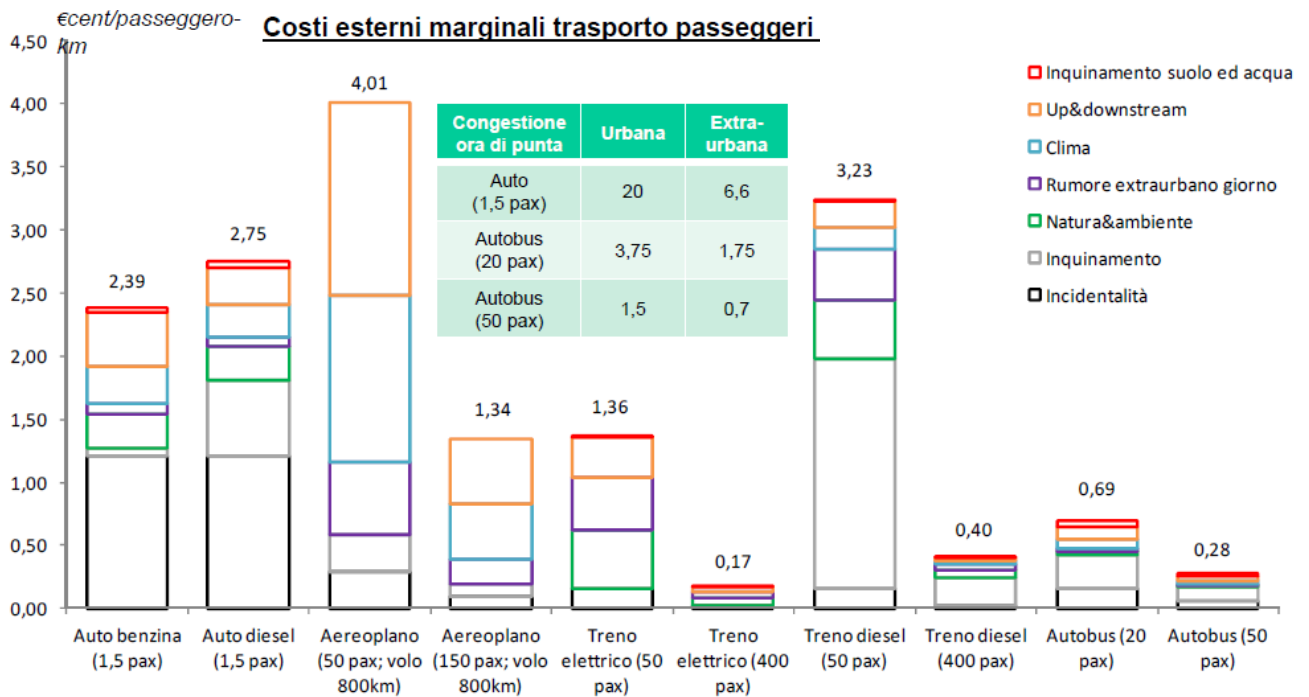
Fonte: elaborazioni ANAV su dati Aci-Istat 2007-2011



Occorrerebbe, dunque, estendere il criterio del “riordino della normativa concernente gli strumenti di pianificazione della mobilità, della circolazione e della sicurezza stradale” di cui all’art. 2, comma 1 lettera f) del Disegno di Legge, anche ed espressamente al fine di favorire da parte dei Comuni la nuova realizzazione e l’estensione di corsie riservate ai servizi di trasporto pubblico con l’obiettivo di incentivare il trasporto pubblico di linea, vietando o quantomeno circoscrivendo l’accesso di biciclette, ciclomotori e motocicli alle corsie riservate ai mezzi pubblici.

Pur apprezzando l’esigenza di disciplinare e incentivare il trasporto con modalità alternative (biciclette; veicoli a pedali adibiti al trasporto...), si richiama l’attenzione sulla necessità che tali modalità di trasporto non interferiscano con le già difficili condizioni del TPL, evitando l’uso promiscuo delle corsie preferenziali e favorendo semmai il miglioramento del sistema di trasporto intermodale. Sarebbe, infatti, opportuno incentivare la creazione di corsie riservate così come già definite dall’art. 3, comma 1, n. 17 del Codice della strada, permettendone, inoltre, l’utilizzo esclusivo da parte di una sola categoria di veicoli quale quella degli autobus.

L'autobus rappresenta il mezzo di spostamento più sicuro, economico, flessibile ed ecocompatibile:



Dipartimento di Architettura e Pianificazione Politecnico di Milano – "Il trasporto passeggeri su autobus per le lunghe distanze. Confronto modale, benefici e prospettive future" – 14 dicembre 2011

3. La tutela della sicurezza stradale

Sempre in un'ottica di maggior tutela della sicurezza della circolazione stradale riteniamo utile, in sede di regolamentazione del trasporto condiviso mediante autovettura (*car pooling*), l'introduzione di specifici e definiti standard di sicurezza che, nell'assicurare la presenza sul territorio di alternative al trasporto pubblico collettivo dirette a favorire la decongestione e fluidificazione del traffico urbano, tutelino l'interesse della collettività ad un ordinato e sicuro sistema di circolazione stradale che contenga l'incidentalità.

Nella stessa ottica di tutela della sicurezza della circolazione strada, si colloca altresì la proposta di introdurre criteri più chiari, definiti e rigorosi di immatricolazione degli autobus in "uso proprio". Riteniamo, infatti, che - anche al fine di contrastare abusivismo e concorrenza sleale - occorra limitare a quanto strettamente necessario gli ambiti entro cui servizi di trasporto possono essere svolti con autobus immatricolati in uso proprio e, quindi, in assenza dei requisiti qualificanti dettati dalla normativa comunitaria in materia di accesso alla professione di trasportatore su strada (Reg. UE n. 1071/2009).

4. Strumenti di pianificazione della mobilità

I principi e criteri individuati dal Disegno di Legge guardano al riordino della normativa concernente gli strumenti di pianificazione della mobilità, della circolazione e della sicurezza stradale, con la finalità di rendere più efficiente e sostenibile la mobilità urbana. In tale ambito, si colloca l'esigenza di chiarire, ai sensi di quanto già previsto dalla Direttiva n. 3816 del 21 luglio 1997, gli ambiti di esenzione ed esclusione dall'applicazione delle tariffe di accesso e sosta nelle Zone a Traffico Limitato urbane di cui all'articolo 7, comma 9 del D.Lgs. n. 285/1992.

In particolare, per quanto concerne *i servizi pubblici di linea* si tratta di servizi che generano costi sociali ambientali e da incidentalità al chilometro di gran lunga inferiori sia a quelli delle automobili che a quelli del trasporto aereo. Data, pertanto, la rilevanza sociale dei servizi autorizzati - da qualsiasi ente competente, ivi compresi quelli regionali, nazionali ed extranazionali - in quanto finalizzati al raggiungimento degli obiettivi di miglioramento della viabilità e di tutela del patrimonio ambientale, si ritiene debbano essere esclusi dall'assoggettamento alle tariffe di accesso e circolazione nelle ZTL. Adottare politiche volte ad aumentare la velocità commerciale dei mezzi pubblici consentirebbe non solo, come sopra evidenziato un efficientamento dell'azienda e un contenimento dei costi a carico della collettività ma anche e, soprattutto, un miglioramento della mobilità nel suo complesso con conseguenti miglioramenti della vivibilità dei nostri centri urbani.

In tale contesto, occorrerebbe altresì demandare ad un decreto legislativo l'introduzione a livello nazionale di criteri e limiti comuni al potere delle amministrazioni locali di restrizione e tariffazione

degli accessi, della circolazione e della sosta nelle ZTL urbane a carico degli autobus in servizio di noleggio con conducente. Si tratta di razionalizzare, informando a principi di proporzionalità e non discriminazione rispetto ad altre modalità di trasporto, i sistemi di regolazione del traffico urbano attualmente vigenti - estremamente eterogenei per criteri applicativi e livelli di tariffe (il potere di imposizione dei comuni è, di fatto, illimitato!) - in un'ottica di migliore pianificazione della circolazione veicolare e di reale tutela dell'ambiente, invece che di mero prelievo a carico delle imprese.

5. L'accertamento dei requisiti fisici per il rinnovo o la revisione della patente

Risponde ai criteri e principi di razionalizzazione e semplificazione normativa dettati dalla legge delega l'intento di armonizzare la norma che regola l'accertamento dei requisiti fisici per il rinnovo o la revisione della patente contenuta nel codice della strada (articolo 115 e relativo regolamento di esecuzione e attuazione) con la disciplina dettata per lavoratori addetti al trasporto pubblico locale (D.M. n. 88/99). Quest'ultima, infatti, prevedendo una frequenza biennale delle visite mediche di controllo, risulta sovrapposta e assorbente rispetto alla frequenza quinquennale disposta dal c.d.s. Criteri di coerenza, oltre che di armonizzazione con le norme di settore nazionali e comunitarie, imporrebbero quindi di rendere funzionale la disciplina in materia, eliminando duplicazioni e ingiustificati appesantimenti burocratici che incidono sui costi del personale e sui livelli di efficienza organizzativa.

6. Revisione della disciplina sanzionatoria

Si condivide l'esigenza di una revisione della disciplina sanzionatoria in relazione alla guida in stato di alterazione psico fisica per uso di sostanze stupefacenti, ma si richiama l'attenzione sulla necessità prevedere specifiche sanzioni per chi esercita professionalmente l'attività di trasporto persone, confermando per tali ipotesi anche la giusta causa di licenziamento. Analoghe considerazioni valgono per i casi di guida sotto l'influenza di alcool per i conducenti professionali, cui dovrebbe essere estesa analoga disciplina sanzionatoria.

7. Aggiornamento e ammodernamento delle disposizioni concernenti la progettazione dello spazio stradale.

Nell'ottica di garantire un miglioramento delle condizioni di sicurezza da offrire agli utenti, nonché al fine di permettere un migliore utilizzo dei servizi di trasporto pubblico a soggetti diversamente abili, occorrerebbe prevedere maggiori investimenti per l'adeguamento infrastrutturale per il trasporto pubblico. Ad esempio, occorrerebbero degli interventi volti ad adeguare le fermate degli autobus al fine di consentire una più agevole e sicura salita e discesa dei portatori di handicap dai mezzi pubblici. Sarebbe, altresì, importante un adeguamento delle

infrastrutture al fine di permettere una riduzione dei tempi di accostamento e ripartenza degli autobus alle fermate. Un'altra segnalazione, riguardante la circolazione stradale ma segnalata qui per continuità concettuale, è quella di valutare la possibilità, soprattutto nei centri abitati, di prevedere normativamente l'obbligo di dare precedenza agli autobus in servizio di linea che ripartono dalle fermate.

8. Poteri dei verificatori dei titoli di viaggio.

Nell'attuale sistema le attività di prevenzione ed accertamento sull'osservanza delle disposizioni per la cui violazione è prevista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma di denaro possono essere svolte, secondo quanto disposto dall'art. 71 del D.P.R. 753/80, da soggetti in possesso della qualifica di ufficiale o agente di polizia giudiziaria o dalla polizia ferroviaria ovvero ancora dal personale addetto all'esercizio, alla custodia e manutenzione delle ferrovie (e anche degli altri sistemi di trasporto collettivo).

Sarebbe opportuno che una disposizione normativa attribuisse ai verificatori dei titoli di viaggio maggiori poteri per l'identificazione dei passeggeri alla stregua delle Forze dell'Ordine.

Inoltre, in un'ottica di generale tutela della sicurezza, sarebbe auspicabile anche in questa sede prevedere disposizioni volte a permettere che le attività indicate possano essere svolte anche da guardie particolari giurate o da personale con la stessa qualifica appartenente ad istituti di vigilanza privata cui le aziende gerenti pubblici servizi di trasporto abbiano affidato lo svolgimento di servizi di sicurezza sussidiaria. Peraltro va ricordato che le guardie particolari disciplinate dagli articoli 133 e ss. del T.U.L.P.S. (R.D. 18 giugno 1931, n. 773) nell'assolvimento dei compiti cui sono abilitati, esercitano anche funzioni di polizia giudiziaria limitatamente alla prevenzione e repressione dei reati aventi ad oggetto i beni (mobili ed immobili) soggetti alla loro vigilanza.

Tale modifica, oltre a soddisfare esigenze di sicurezza, consentirebbe, peraltro, la realizzazione di economie da parte delle imprese che decidano di affidare detto servizio e un maggiore incisività contro il fenomeno dell'evasione tariffaria che al livello medio nazionale è pari a circa il 20% (ovverosia una perdita di introiti a danno delle aziende di oltre 400 milioni di Euro).

9. Titolo legale per i servizi di linea

E' certamente basata su criteri e principi di razionalizzazione e semplificazione normativa, come quelli dettati dalla legge delega, l'intento di chiarire la portata della norma del codice della strada (art. 87 *Servizio di linea per trasporto di persone*) che prevede che i veicoli a tal fine immatricolati possono essere utilizzati esclusivamente sulle linee per le quali l'intestatario della carta di circolazione ha ottenuto il **titolo legale**, vale a dire **l'autorizzazione all'esercizio del servizio, nel quale sono già elencate le linee che l'impresa è tenuta ad esercire e non anche il c.d. "Allegato**

A” alla carta di circolazione contenente una duplicazione di suddetto elenco. La norma, difatti, è nella prassi mal interpretata, generando a carico degli uffici delle motorizzazioni e delle stese imprese esercenti servizi di linea, un aggravio burocratico privo di utilità. Criteri di coerenza, oltre che di armonizzazione con le norme di settore domestiche e sovranazionali, imporrebbero di rendere funzionale la disciplina in materia, eliminando duplicazioni (della carta di circolazione) e ingiustificati appesantimenti burocratici che incidono sui costi del personale e sui livelli di efficienza organizzativa.

10. Revisione della massa complessiva a pieno carico ammessa per autobus a due assi

Dalla fine degli anni '90 ad oggi il peso dei nuovi autobus è incrementato di circa 1 tonnellata e mezzo. La metà di tale incremento è dovuta all'evoluzione dei sistemi per l'abbattimento delle emissioni, resisi necessari nel tempo per rispettare le normative Euro, oggi arrivate per i veicoli pesanti alla sesta generazione. Questo, unito al generale incremento del peso medio delle persone e dei loro bagagli e all'aggiunta di molti dispositivi per la sicurezza ed il confort ha comportato per gli autobus a due assi, della tipologia utilizzata nei servizi da noleggio e autolinee statali, il raggiungimento della massa complessiva a pieno carico ammessa a circolare sul territorio nazionale, oggi fissata a 18 tonnellate. Ogni ulteriore probabile incremento porterebbe alla conseguenza di dover diminuire il carico pagante per rientrare nei limiti, con il conseguente inevitabile aumento delle tariffe e la diminuzione dell'attrattività di questa modalità di trasporto.

Tale problematica è già stata individuata dall'Unione Europea, che ha recentemente approvato una modifica alla Direttiva 96/53/CE, che regola, tra le altre cose, il peso massimo dei veicoli in regime di circolazione internazionale. La modifica ha previsto l'incremento della massa massima ammessa a pieno carico per gli autobus a due assi, passando dunque dalle vecchie 18 alle attuali 19,5 tonnellate massime. Si rende quindi necessario un incremento di 1,5 tonnellate della massa complessiva prevista anche per la circolazione nazionale. Un aumento di questa entità permetterebbe comunque di rientrare nel limite di massa ammissibile per asse, fissata a 12 tonnellate sull'asse più caricato.

11. Controlli periodici dei veicoli

Ulteriore questione di interesse quella riguardante le revisioni periodiche dei veicoli. L'allungamento dei tempi di controllo del singolo veicolo previsto con circolare ministeriale emanata lo scorso aprile ha comportato in alcuni casi importanti difficoltà nel soddisfacimento da parte degli uffici territoriali della motorizzazione civile di tutte le domande di revisione, in particolare di quelle effettuate in modalità “fuori sede”. Una possibile soluzione a questa criticità

potrebbe risiedere nel prevedere che tale modalità di revisione possa essere eseguita anche da soggetti esterni alla Motorizzazione Civile ed opportunamente autorizzati dalla stessa.

Emendamenti

"All'articolo 2, comma 1 sono apportate le seguenti modificazioni:

- i) Alla lettera b), dopo le parole «*anche consentendo l'installazione a sbalzo dei carrelli elevatori;*» sono inserite le parole: «*in particolare per il trasporto persone, incrementando la massa massima ammessa dei veicoli, nel rispetto dell'attuale massa ammessa gravante sull'asse più carico, al fine di permettere l'adozione delle nuove tecnologie senza gravare sulla capacità del veicolo;* »
- ii) Alla lettera c), in epigrafe, dopo le parole «*semplificazione del testo del codice della strada,* », sono inserite le seguenti: «*fornendo laddove necessario opportune precisazioni e*»;
- iii) alla lettera d), in epigrafe, dopo le parole «*misure finalizzate allo sviluppo*», sono inserite le seguenti: «*del trasporto pubblico regionale e locale,*»;
- iv) alla lettera d), dopo il punto numero 1) aggiungere il punto 1-bis: «*limiti più rigorosi e stringenti per l'immatricolazione in uso proprio degli autobus, in un'ottica di maggior tutela della sicurezza stradale e di contrasto all'abusivismo*»;
- v) alla lettera d), punto 3), dopo le parole «*tali da incentivare*», sono inserite le seguenti: «*il trasporto pubblico regionale e locale,*»;
- vi) alla lettera d), punto 7), dopo le parole «*mezzi pubblici*», sono inserite le seguenti: «*ove tale accesso sia compatibile con la sicurezza di ciascuna modalità di trasporto e non sia suscettibile di incidere negativamente sui tempi di percorrenza dei servizi di trasporto pubblico*»;
- vii) alle lettera d) dopo il punto 7 è inserito il seguente punto 7-bis: «*una specifica disciplina che, al fine di favorire la mobilità sostenibile in ambito urbano, consenta l'accesso alle corsie riservate ai mezzi pubblici anche agli autobus in servizio di noleggio con conducente*»;
- viii) alla lettera d), punto numero 12) aggiungere dopo le parole «*servizio di trasporto*» aggiungere le parole «*alternativo al sistema di trasporto privato*», nonché dopo le parole «*non remunerato*» aggiungere le parole «*e rispondente a predeterminati standard e requisiti di sicurezza*»;
- ix) alla lettera f), dopo le parole «*anche al fine di*», sono inserite le seguenti: «*favorire la nuova realizzazione e l'estensione di corsie riservate ai servizi di trasporto pubblico per incrementare la domanda di trasporto collettivo e*»".
- x) dopo la lettera f), inserire la seguente lettera f-bis) «*introduzione di misure specifiche volte ad esentare i mezzi di trasporto di linea dal pagamento di qualsivoglia tariffa per l'accesso e la sosta nelle zone a traffico limitato e a fissare criteri e soglie comuni di tariffazione per gli autobus in servizio di noleggio con conducente*»;
- xi) alla lettera h), in epigrafe, dopo le parole «*introduzione di specifiche misure che*», sono inserite le seguenti: «*assicurino la realizzazione delle revisioni dei veicoli adibiti al trasporto passeggeri con autobus secondo tempistiche compatibili con l'esercizio dell'attività di impresa e che* »;

- xii) dopo la lettera s aggiungere la seguente lettera s-bis) *“Razionalizzazione e armonizzazione delle norme del Codice della strada con la disciplina di cui al D.M. 23 febbraio 1999, n. 88, in materia di accertamenti dei requisiti di idoneità psico-fisici per l’autorizzazione alla guida del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto con riferimento ai soggetti abilitati e alla cadenza temporale degli accertamenti”*;

Nota Esplicativa

Finalità degli emendamenti proposti è quella di includere tra i criteri direttivi dei decreti legislativi recanti disposizioni intese a rivedere e riordinare la disciplina del codice della strada alcuni principi volti a favorire lo sviluppo del trasporto pubblico regionale e locale come parte determinante di una strategia di sviluppo della mobilità collettiva e sostenibile. In particolare, attraverso le proposte di modifica alla lettera d), si intende rivedere in un’ottica di maggior rigore criteri e requisiti per l’immatricolazione degli autobus in uso proprio ed estendere espressamente al trasporto pubblico regionale e locale il criterio della revisione e rafforzamento delle misure finalizzate allo sviluppo della mobilità sostenibile demandando ai decreti legislativi l’adozione di disposizioni in tema di pianificazione della viabilità e disciplina della circolazione tali da incentivare anche il trasporto pubblico locale, circoscrivendo l’accesso di biciclette, ciclomotori e motocicli alle corsie riservate ai mezzi pubblici ai casi in cui tale accesso non incida negativamente sui tempi di percorrenza dei servizi di trasporto pubblico. In un’ottica di maggior tutela della sicurezza della circolazione stradale, inoltre, si prevede per il *car pooling* l’introduzione di specifici standard di sicurezza. Con la proposta di modifica alla lettera f) il previsto criterio di riordino della normativa concernente gli strumenti di pianificazione della mobilità, della circolazione e della sicurezza stradale viene esteso anche al fine di favorire la nuova realizzazione e l’estensione di corsie riservate ai servizi di trasporto pubblico con l’obiettivo di incrementare la domanda di trasporto collettivo". Con la nuova lettera f-bis) si intende chiarire, ai sensi di quanto già previsto dalla Direttiva n. 3816 del 21 luglio 1997, che gli autobus di linea sono esclusi dall’applicazione delle tariffe di accesso e sosta nelle ZTL urbane di cui all’articolo 7, comma 9 del D.Lgs. n. 285/1992 e, nel contempo, demandare ad un decreto legislativo l’introduzione di criteri e limiti comuni di tariffazione a carico degli autobus in servizio di noleggio con conducente. Infine, con l’introduzione della nuova lettera s-bis) si punta ad armonizzare la norma che regolamenta l’accertamento dei requisiti fisici per il rinnovo o la revisione della patente contenuta nel codice della strada (articolo 115 e relativo regolamento di esecuzione e attuazione) con la disciplina dettata per lavoratori addetti al trasporto pubblico locale (D.M. n. 88/99). La sovrapposizione delle due discipline genera attualmente una duplicazione degli accertamenti medici, in quanto restano diversi sia i soggetti a cui è affidata la responsabilità delle verifiche (ASL e Servizio sanitario dell’Ente F.S.) che la tempistica secondo la quale sono effettuati

i controlli. Sotto quest'ultimo profilo, la disciplina specifica prevede una cadenza delle verifiche che può definirsi assorbente rispetto a quella prevista dal codice della strada. Il personale addetto alla guida di autoveicoli e filoveicoli in servizio pubblico è infatti sottoposto a visita di revisione al compimento del 30°, del 35°, del 40°, del 45° anno di età e con cadenza biennale a decorrere da quest'ultimo. Considerato che i requisiti fisici speciali richiesti sono quelli previsti dal codice della strada e dal relativo regolamento di esecuzione ed attuazione, è quindi opportuna una armonizzazione delle discipline con l'obiettivo di eliminare la duplicazione degli accertamenti medici. Tenuto conto della incertezza applicativa che genera il dettato dell'art. 87 del Codice della strada e soprattutto della duplicazione documentale che comporta la produzione del cd. *Allegato A* alla carta di circolazione dei veicoli adibiti a servizi di linea di trasporto persone, si ritiene opportuno un chiarimento in ordine al fatto che le linee autorizzate sono elencate nel titolo legale (ovvero autorizzazione rilasciata dal concedente la linea) senza che sia necessario duplicarle nel suddetto Allegato A. Si ritiene inoltre coerente con i principi della delega la disciplina della revisione della massa massima ammessa per i veicoli a due assi finalizzata alla garanzia della normale capacità dell'autobus. Ugualmente risponde a criteri di semplificazione ed economia procedimentale la realizzazione delle revisioni dei veicoli suddetti, secondo tempistiche compatibili con l'esercizio dell'attività di impresa di trasporto passeggeri.

Testo coordinato con gli emendamenti proposti

Art. 2. (Principi e criteri direttivi)

1. Al fine di conseguire gli obiettivi della tutela della sicurezza stradale, dell'efficienza nell'organizzazione e della semplificazione delle procedure, nonché della razionalizzazione, proporzionalità ed efficacia degli istituti sanzionatori, i decreti legislativi di cui all'articolo 1, conformandosi ai principi di delegificazione e semplificazione, informano le disposizioni del codice della strada e della disciplina applicativa in materia di regolazione dell'uso degli spazi fruibili per la mobilità stradale, di circolazione negli ambiti urbani, di norme di comportamento e relative sanzioni al principio di garanzia della sicurezza di tutti gli utenti della strada, in particolare di quelli maggiormente vulnerabili, sulla base dei seguenti principi e criteri direttivi:

b) disciplina della sagoma limite e della massa limite dei veicoli adibiti all'autotrasporto e dei carichi sporgenti trasportati, di cui agli articoli 61 e 62 del codice della strada, anche consentendo l'installazione a sbalzo dei carrelli elevatori; ***in particolare per il trasporto persone, incrementando la massa massima ammessa dei veicoli, nel rispetto dell'attuale massa ammessa gravante sull'asse più carico, al fine di permettere l'adozione delle nuove tecnologie senza gravare sulla***

capacità del veicolo;

c) semplificazione del testo del codice della strada, ***fornendo laddove necessario opportune precisazioni e*** orientandolo alla disciplina dei comportamenti degli utenti della strada, alle conseguenti previsioni sanzionatorie e alla regolazione dello spazio stradale e del suo utilizzo;

omissis;

d) revisione e rafforzamento delle misure finalizzate allo sviluppo ***del trasporto pubblico regionale e locale***, della mobilità sostenibile e al miglioramento della sicurezza stradale in ambito urbano, con particolare riferimento all'utenza vulnerabile, quali bambini, disabili, anziani, pedoni, ciclisti, utilizzatori di ciclomotore e motociclo e tutti coloro che meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulla strada, nonché ai mezzi di trasporto a trazione animale, prevedendo:

1) misure per la tutela dell'utenza vulnerabile, idonee a limitare, attraverso prescrizioni comportamentali e relative sanzioni nonché attraverso regole di progettazione stradale, comportamenti pericolosi verso terzi, in particolare nelle aree urbane e ovunque vi siano condizioni di promiscuità delle diverse tipologie di utenza, anche attraverso la riduzione dei limiti di velocità;

1-bis) ***limiti più rigorosi e stringenti per l'immatricolazione in uso proprio degli autobus, in un'ottica di maggior tutela della sicurezza stradale e di contrasto all'abusivismo;***

2) l'obbligo per gli enti proprietari e gestori delle strade di rivedere i limiti di velocità delle strade extraurbane, secondo criteri di ragionevolezza, al fine di adeguarli alle reali esigenze di sicurezza della circolazione;

3) disposizioni in tema di pianificazione della viabilità e disciplina della circolazione tali da incentivare ***il trasporto pubblico regionale e locale***, la mobilità ciclistica e pedonale, con particolare riguardo alla sicurezza e alla sua promozione e diffusione;

omissis;

7) una specifica disciplina per l'ambito urbano, che recepisca le principali innovazioni introdotte in altri Stati europei per la sicurezza dell'utenza vulnerabile, con particolare riferimento ai concetti di «spazio condiviso», «zona d'incontro» e «principio di prudenza», che assegnano la precedenza agli utenti vulnerabili e assicurano la coesistenza delle funzioni residenziali e commerciali con quelle di mobilità, prevedendo altresì disposizioni che favoriscano l'accesso delle biciclette, dei ciclomotori e dei motocicli alle corsie riservate ai mezzi pubblici ***ove tale accesso sia compatibile con la sicurezza di ciascuna modalità di trasporto e non sia suscettibile di incidere negativamente sui tempi di percorrenza dei servizi di trasporto pubblico;***

7-bis) una disciplina che, al fine favorire la decongestione del traffico urbano, fluidificare la circolazione e migliorare la sostenibilità ambientale dei trasporti, consenta agli autobus in servizio di noleggio con conducente l'accesso alle corsie preferenziali riservate ai mezzi pubblici;

omissis;

12) l'introduzione di una definizione normativa di car pooling inteso come servizio di trasporto, ***alternativo al sistema di trasporto privato, non remunerato e rispondente a predeterminati standard e requisiti di sicurezza***, basato sull'uso condiviso di veicoli privati tra due o più persone che debbano percorrere uno stesso itinerario, o parte di esso, messe in contatto tramite servizi dedicati forniti da intermediari pubblici o privati, anche attraverso l'utilizzo di strumenti informatici;

omissis

f) riordino della normativa concernente gli strumenti di pianificazione della mobilità, della circolazione e della sicurezza stradale, anche al fine di ***favorire la nuova realizzazione e l'estensione di corsie riservate ai servizi di trasporto pubblico per incrementare la domanda di trasporto collettivo e*** rendere più efficiente e sostenibile la mobilità, con la previsione di un unico strumento di programmazione per ciascun ente territoriale competente, per il proprio livello di governo, e con l'introduzione di adeguate modalità di raccordo e coordinamento tra strumenti di pianificazione relativi a livelli territoriali diversi, nonché con la previsione di meccanismi sanzionatori per gli enti inadempienti, anche attraverso la riduzione progressiva ovvero l'esclusione dai finanziamenti eventualmente previsti dai piani sovraordinati;

f-bis) introduzione di misure specifiche volte ad esentare i mezzi di trasporto di linea dal pagamento di qualsivoglia tariffa per l'accesso e la sosta nelle zone a traffico limitato e a fissare criteri e soglie comuni di tariffazione per gli autobus in servizio di noleggio con conducente

omissis.

h) introduzione di specifiche misure che ***assicurino la realizzazione delle revisioni dei veicoli adibiti al trasporto passeggeri con autobus, secondo tempistiche compatibili con l'esercizio dell'attività di impresa e che*** rafforzino i controlli sulle attività di revisione dei veicoli e di consulenza automobilistica;

s-bis) Razionalizzazione e armonizzazione delle norme del Codice della strada con la disciplina di cui al D.M. 23 febbraio 1999, n. 88, in materia di accertamenti dei requisiti di idoneità psico-fisici per l'autorizzazione alla guida del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto con riferimento ai soggetti abilitati e alla cadenza temporale degli accertamenti

omissis