

**TTS**

**ITALIA**

Associazione Italiana  
della Telematica  
per i Trasporti e la Sicurezza

---

**Posizione TTS Italia su**

**Disegno di Legge Delega al Governo per la riforma del Codice  
della Strada**

---

Data: 24 Settembre 2015

**TTS Italia**

**Associazione Nazionale per i Sistemi Intelligenti di Trasporto**

Via Flaminia 388 - 00196 Roma

Tel: +39 06 3227737

Fax: +39 06 3230993

E mail: [ttsitalia@ttsitalia.it](mailto:ttsitalia@ttsitalia.it)

Web site: [www.ttsitalia.it](http://www.ttsitalia.it)

## INDICE

1	Premessa: i Sistemi Intelligenti di Trasporto-ITS	3
2	Normativa attuale sugli ITS	5
3	Posizione di TTS Italia sul Disegno di Legge Delega di Riforma del Codice della Strada	7

## 1 Premessa: i Sistemi Intelligenti di Trasporto

**TTS Italia** è l'Associazione Nazionale della Telematica per i Trasporti e la Sicurezza, fondata nel marzo 1999 da un gruppo di organizzazioni sia pubbliche che private, attive nel settore dei Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS – Intelligent Transport Systems), sull'esempio offerto da altre associazioni nazionali come ITS America, ITS Japan, ITS Canada, ITS United Kingdom, ITS France, ITS Canada, ITS Australia, ITS China, ITS Argentina, ecc.

TTS Italia è un'associazione no profit e rappresenta il settore italiano degli ITS in quanto riunisce i principali stakeholders del comparto ITS attivi nel panorama nazionale. Attualmente TTS Italia annovera oltre 70 associati tra aziende private, agenzie della mobilità, aziende di trasporto pubblico, operatori autostradali, enti locali, enti di ricerca e dipartimenti universitari.

TTS Italia fa parte di un Network internazionale costituito dalle Associazioni Nazionali per gli ITS presenti nelle più importanti Nazioni europee e mondiali ed è anche socio di IRF (International Road Federation), la Federazione Internazionale della Strada, dove è attivamente coinvolto nel Comitato sugli ITS.

I **Sistemi Intelligenti di Trasporto** sono sistemi fondati sull'interazione tra informatica, telecomunicazioni e multimedialità, che consentono di affrontare in modo innovativo i problemi della mobilità pubblica e privata, sviluppando in modo organico e funzionale soluzioni improntate su sicurezza, efficienza, efficacia, economicità nel rispetto per l'ambiente.

Per affrontare le sfide legate all'aumento continuo della domanda di mobilità, in linea con gli altri Paesi europei, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha indicato per l'Italia già nel Piano Nazionale per i Trasporti e la Logistica - PGTL approvato dal Parlamento nel 2001, la necessità di "pensare i trasporti" in un modo nuovo, ossia con un approccio di "sistema", nel quale informazione, gestione e controllo operano in sinergia ottimizzando l'uso delle infrastrutture, dei veicoli e delle piattaforme logistiche, in un'ottica multimodale. I Sistemi Intelligenti di Trasporto svolgono un ruolo determinante in questo approccio strategico.

Gli **ITS in Italia** rappresentano un settore attivo sin dagli anni Ottanta, che ha avuto notevoli sviluppi a partire dal decennio successivo, in parallelo con la crescita del settore negli altri Paesi maggiormente industrializzati. Amministrazioni centrali e locali, Aziende, Istituti di ricerca, Università italiane e Gestori pubblici e privati della rete, hanno preso parte a tutti i Programmi Quadro di Ricerca e Sviluppo della Commissione Europea con risultati significativi.

Sistemi ITS per la gestione del traffico e della mobilità sono in esercizio in numerose città italiane, tra cui Roma, Torino, Milano, Firenze, Bologna, Genova, Perugia, Napoli, Brescia, Salerno, Bari, Verona, Venezia tanto per citare le più significative. Inoltre, come emerge da uno studio effettuato da Asstra, oltre il 50% delle Aziende di Trasporto Pubblico Locale sono dotate di sistemi di localizzazione e monitoraggio delle flotte mirati a migliorare l'offerta del servizio. Infine, una percentuale elevata di Enti Locali ha adottato ad oggi un Piano della Mobilità che comprende una sezione dedicata agli ITS, ed ha in corso interventi riguardanti applicazioni ITS per la gestione del

traffico e delle infrastrutture, per la gestione del trasporto pubblico locale, per l'informazione all'utenza, per il road pricing, per la bigliettazione elettronica e l'integrazione tariffaria, per la gestione del trasporto merci e per la sicurezza stradale.

Numerosi sono i progetti promossi in diverse località poste sui corridoi strategici del trasporto merci al fine di favorire lo sviluppo dell'intermodalità e della logistica integrata. Per quanto riguarda in particolare quest'ultimo settore, tra le principali iniziative nazionali finanziate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, occorre citare UIRNet, la Piattaforma Logistica Nazionale (PNL) che ha l'obiettivo di migliorare l'efficienza e la sicurezza dell'intero sistema logistico nazionale, con notevoli vantaggi sia per i singoli utilizzatori sia per il sistema nel suo complesso. La piattaforma offrirà una serie articolata di servizi e azioni in materia di informazioni sulla mobilità, di informazioni sulla interoperabilità nonché servizi specifici per la gestione del trasporto delle merci pericolose.

Per quanto attiene al versante infrastrutturale, il settore delle autostrade a pedaggio ha rappresentato e rappresenta in Italia un naturale ambito di sperimentazione ed applicazione di sistemi e tecnologie innovativi. La rete a pedaggio è stata infatti realizzata con l'intento di assicurare collegamenti efficienti tra aree del Paese di grande importanza economica e sociale, caratterizzate da importanti flussi di traffico. Questo ha comportato la necessità di avvalersi di sistemi avanzati di gestione e monitoraggio dell'infrastruttura stradale, di informazioni all'utenza e di esazione del pedaggio. Le autostrade a pedaggio italiane, pertanto, hanno iniziato da oltre tre decenni a sperimentare ed utilizzare sistemi intelligenti di gestione del traffico, maturando quindi una rilevante esperienza sia nell'organizzazione che nella gestione di servizi ITS avanzati, ed ogni anno investono ingenti risorse in implementazioni tecniche e tecnologiche e negli interventi di manutenzione per garantire elevati livelli di sicurezza e di qualità della rete autostradale. In particolare il sistema Telepass di pagamento automatico del pedaggio costituisce un'eccellenza italiana che è adottata anche in altri Paesi Europei, a vantaggio dell'industria nazionale.

L'esercizio dei sistemi finora realizzati in tutto il mondo, sia a livello urbano che extraurbano, ha permesso di valutare in modo tangibile i **benefici apportati dagli ITS**. Esperienze condotte in diversi Paesi, sia negli Stati Uniti che in Europa, riportano che in diverse applicazioni sono stati ottenuti i risultati che seguono:

- Riduzione dei tempi di spostamento nell'ordine del 20%;
- Aumenti della capacità della rete del 5÷10%;
- Diminuzione del numero di incidenti del 10÷15%;
- Diminuzione delle congestioni del 15%;
- Riduzione delle emissioni inquinanti del 10%;
- Riduzione dei consumi energetici del 12%.

Questi benefici sono stati ottenuti a fronte di investimenti relativamente modesti e, comunque, di gran lunga inferiori a quelli necessari per la costruzione di nuove infrastrutture. In una fase di contrazione evidente della crescita, le soluzioni ITS consentono quindi di affrontare efficacemente e con costi contenuti molti problemi connessi con la mobilità.

## 2 Normativa attuale sugli ITS

L'iniziativa normativa che caratterizza più di tutte lo sviluppo degli ITS in Europa è rappresentata dalla **Direttiva europea 2010/40/UE** sul *"Quadro generale per la diffusione dei Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS) nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto"*, pubblicata il 6 Agosto 2010.

L'Italia ha recepito tale Direttiva attraverso l'art. 8 *"Misure per l'innovazione dei sistemi di trasporto"* del **Decreto-Legge del 18 Ottobre 2012 n. 179 "Ulteriori misure urgenti per la crescita del paese"**, convertito in legge lo scorso 17 Dicembre 2012, conformandosi pienamente al testo della Direttiva, riportandone nell'ordinamento nazionale principi e indirizzi strategici.

Al livello nazionale fondamentale ai fini della promozione degli ITS sul territorio nazionale è stata la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale il 26 Marzo 2013, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Interno e il Ministero della Ricerca, del **Decreto del 1° Febbraio 2013 sulla "Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia"**, che di fatto rappresenta nel dettaglio il recepimento nazionale della Direttiva Europea 2010/40/UE.

In linea con quanto previsto nella Direttiva Europea 2010/40/UE, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha adottato il 12 Febbraio 2014 il **Piano d'Azione ITS Nazionale**, che rappresenta di fatto la strategia ITS del nostro Paese per prossimi 5 anni.

La Commissione Europea ha infine pubblicato quattro Regolamenti Delegati che integrano la Direttiva 2010/40/UE e che pertanto costituiscono norme comunitarie da rispettare nel momento in cui, come avvenuto, l'Italia ha recepito la Direttiva 2010/40/UE. Tali Regolamenti Delegati sono:

- il **Regolamento Delegato (UE)** della Commissione del 26 novembre 2012 che integra la Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la predisposizione armonizzata in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile.
- Il **Regolamento Delegato (UE)** della Commissione del 15 Maggio 2013 che integra la Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i dati e le procedure per la fornitura, ove possibile, di informazioni minime universali di traffico gratuite per la sicurezza stradale.
- Il **Regolamento Delegato (UE)** della Commissione del 15 Maggio 2013 che integra la Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la fornitura di servizi d'informazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali.
- Il **Regolamento Delegato (UE)** della Commissione del 18 dicembre 2014 che integra la Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativamente alla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale.

E' opportuno sottolineare che sia il Decreto ITS del 1° Febbraio 2013 che il Piano d'Azione ITS, in linea con la Direttiva 2010/40/UE, considerano tra le azioni prioritarie l'uso degli ITS per la sicurezza stradale e la sicurezza (security) del trasporto. Tra le principali applicazioni riportate nel Piano d'Azione ITS:

- Sviluppo del sistema di eCall nazionale.
- Archivio telematico dei veicoli a motore e rimorchi che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi.
- Gestione e monitoraggio delle merci pericolose.
- Utilizzo dei dispositivi di bordo che registrano l'attività dei veicoli (black box).
- Adozione di sistemi di enforcement su tutta la rete urbana ed extraurbana per la misurazione della velocità media e istantanea.
- Adozione di sistemi di videosorveglianza, controllo accessi, ecc. per garantire la security del trasporto pubblico locale e nei nodi di trasporto.
- Favorire la ricerca e lo sviluppo di sistemi di bordo avanzati e quindi la comunicazione V2V (veicolo-veicolo) e V2I (veicolo-infrastruttura).

### **3 Posizione di TTS Italia sul Disegno di Legge di Riforma del Codice della Strada**

Il settore dei Sistemi Intelligenti di Trasporto è sicuramente tra quelli più interessati dalla riforma del Codice della Strada che vede nell'innovazione tecnologica uno strumento basilare per la gestione e controllo della mobilità di persone e merci e per aumentare il livello di sicurezza stradale.

TTS Italia ha esaminato con estremo interesse il Disegno di Legge Delega di cui in oggetto, in quanto ritiene la riforma del Codice della Strada un passaggio fondamentale per l'adozione di politiche di mobilità più innovative e in linea con gli obiettivi di sicurezza, efficienza, qualità e rispetto ambientale posti a livello comunitario. Il testo esaminato, per quanto riguarda il settore rappresentato dall'Associazione, è nel suo impianto generale ampiamente condivisibile, soprattutto per quanto riguarda l'attenzione agli aspetti sociali come la difesa delle utenze vulnerabili.

Ciò premesso, al fine di fornire un fattivo contributo alla riflessione per un miglioramento dell'articolato attuale, ci teniamo ad evidenziare alcuni aspetti emersi da un confronto interno alla nostra Associazione, come di seguito riportati.

#### **Aggiornamento delle disposizioni del Codice della Strada sulla base delle sopraggiunte norme nazionali e comunitarie emanate nel settore degli ITS (Art. 2, comma 1, lettera a)**

Il già citato Decreto ITS del 1 Febbraio 2013 nell'art.4 comma c) identifica fra le azioni per favorire lo sviluppo degli ITS sul territorio nazionale *"l'introduzione di un modello di classificazione delle strade anche in base alle tecnologie e ai servizi ITS presenti (quali, ad esempio: sensori, telecamere, pannelli a messaggio variabile, informazioni in tempo reale sul traffico e sulle condizioni atmosferiche, sistemi di gestione delle emergenze e di sicurezza delle strade, pagamento automatico del pedaggio, tracciamento delle merci pericolose)".* Il testo di tale comma è stato integralmente ripreso nel paragrafo 3.4 "Requisiti ed azioni per la diffusione degli ITS" del Piano d'Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS) adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a Febbraio 2014.

Inoltre nella riorganizzazione del Codice della Strada occorre tenere conto di quanto disposto dai Regolamenti Delegati della Commissione Europea che integrano la Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il servizio eCall, le informazioni minime universali di traffico gratuite per la sicurezza stradale, i servizi d'informazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali e servizi di informazione sul traffico in tempo reale.

*A tale proposito sarebbe auspicabile che questi aspetti fossero considerati nell'articolato attuale, al fine di assicurare la coerenza e l'armonizzazione con le norme di settore nazionali e comunitarie.*

#### **Revisione e rafforzamento delle disposizioni che favoriscono la circolazione e la sicurezza dei veicoli elettrici e ibridi (Art. 2, comma 1, lettera d)**

Al fine di favorire mobilità e trasporti sostenibili, considerato anche l'esistenza del "Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica" adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a Dicembre 2014, nonché la Direttiva Europea 2014/94/UE del 22/10/2014 sulla "Realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi", a tale proposito sarebbe auspicabile che tale aspetti vengano considerati nell'articolato attuale.

Inoltre, al punto 11 del comma d), si evidenzia che non sono citati i KW per i veicoli ibridi e a trazione elettrica che, invece, a nostro avviso dovrebbero essere considerati.

#### **Tutela dell'utenza vulnerabile (Art.2 , comma 1, lettera d, punto 1)**

Al fine di controllare e sanzionare comportamenti non corretti nei confronti dell'utenza vulnerabile, si propone la seguente integrazione di testo dell'articolato "..... attraverso prescrizioni comportamentali, utilizzo di efficaci sistemi di controllo automatico e relative sanzioni nonché ..."

#### **Revisione e rafforzamento delle disposizioni che favoriscono la circolazione e la sicurezza del trasporto merci (Art. 2, comma 1, lettera d, punto 4)**

Al fine di garantire uno sviluppo della mobilità sostenibile ed un miglioramento della sicurezza stradale in ambito urbano, si propone di affrontare anche tutte le tematiche che riguardano il trasporto merci che impattano notevolmente sulla gestione della mobilità urbana.

#### **Dispositivi che favoriscono lo scambio modale (Art. 2, comma 1, lettera d, punto 4)**

La revisione e il rafforzamento delle misure finalizzate allo sviluppo della mobilità sostenibile dovrebbero considerare anche l'impiego di sistemi informativi che facilitano lo scambio modale, come per esempio i Pannelli a Messaggio Variabile di indirizzamento a parcheggi intermodali che favoriscono l'interconnessione tra le varie modalità di trasporto. A tale proposito sarebbe auspicabile che tale aspetto venga considerato nell'articolato attuale.

#### **Attraversamenti pedonali più sicuri (Art. 2, comma 1, lettera d, punto 5)**

Al fine di migliorare la sicurezza dei pedoni in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, si propone:

- l'utilizzo di attraversamenti pedonali possibilmente semaforizzati o comunque dotati di soluzioni strutturali o impiantistiche (ITS) al passo con la evoluzione tecnologica
- l'utilizzo di illuminazione a Led che su richiesta illuminano l'attraversamento pedonale



- *l'utilizzo di attraversamenti pedonali sopraelevati, adottati soprattutto in Asia, che evitano il rallentamento del traffico, specie nelle strade a scorrimento veloce o comunque congestionate*

#### **Aree di sosta per donne in stato di gravidanza o che viaggiano con bambini di età inferiore ai 2 anni (Art. 2, comma 1, lettera d, punto 6)**

Al fine di garantire la disponibilità e l'efficace controllo delle aree di sosta per donne in stato di gravidanza o che viaggiano con bambini di età inferiore ai 2 anni *si propone la seguente integrazione di testo: "... non superiore a due anni, utilizzando sistemi di controllo efficaci, anche in forma automatica per la prevenzione degli abusi."*

#### **Identificazione delle biciclette (Art. 2, comma 1, lettera d, punto 8)**

L'identificazione delle biciclette oltre che attraverso l'apposizione di un numero di identificazione sul telaio, potrebbe avvenire anche attraverso sistemi tecnologici automatici (TAG, RFID, Codici a barre,...). Pertanto *si auspica la seguente integrazione di testo: "...attraverso l'apposizione facoltativa di un numero identificativo del telaio o di opportuna soluzione tecnologica ai fini della prevenzione della contraffazione che permetta l'annotazione ...."*

#### **Introduzione del Car Pooling (Art.2, comma 1, lettera d, punto 12)**

L'introduzione del Car Pooling come servizio di mobilità sostenibile nel Codice della Strada è sicuramente tra le novità di rilievo, vista la crescita della dimensione delle aree urbane e metropolitane registrata negli ultimi anni e, soprattutto, del fenomeno di pendolarismo quotidiano verso il centro della città per esigenze lavorative. Tuttavia, rileviamo che tale servizio anche se "non remunerato" monetariamente o finanziariamente, potrebbe esserlo con scambi di passaggi o in altro. *Si auspica quindi la considerazione di tale aspetto, nonché una maggiore regolamentazione di tali servizi già molto utilizzati soprattutto via web.*

#### **Classificazione delle strade sulla base delle tecnologie e servizi ITS (Art.2, comma 1, lettera e, punto 1)**

Al fine di essere in linea con il Decreto ITS del 1 Febbraio 2013 e con il Piano d'Azione ITS del 12 Febbraio 2014, *si auspica che, come già citato per il comma 1 lettera a, per la classificazione delle strade, l'articolato consideri l'introduzione di un modello di classificazione anche in base alle tecnologie e ai servizi ITS presenti (quali, ad esempio: sensori, telecamere, pannelli a messaggio variabile, informazioni in tempo reale sul traffico e sulle condizioni atmosferiche, sistemi di gestione delle emergenze e di sicurezza delle strade, pagamento automatico del pedaggio, tracciamento delle merci pericolose).*

### **Considerare il mancato pagamento del pedaggio come infrazione stradale (Art.2, comma 1, lettera g)**

Ai fini dell'unicità della banca dati riguardante le infrazioni per violazioni al Codice della Strada sanzionabili con multe, si propone anche di considerare il mancato pagamento di un pedaggio, in modo da consentire un recupero più agevole del dovuto anche oltre confine.

### **Creazione della banca dati unica relativa alle infrazioni stradali (Art. 2, comma 1, lettera g)**

La creazione di una banca dati unica relativa alle infrazioni stradali, condivisa con tutti gli organi di polizia stradale è sicuramente fondamentale. A tale scopo si propone di partire da quella realizzata in occasione dell'introduzione della patente a punti (che dovrebbe contenere anche queste informazioni).

### **Controlli delle emissioni dei veicoli più inquinanti (Art. 2, comma 1, lettera h)**

Al fine di garantire una riduzione delle emissioni inquinanti generate dal parco veicoli circolanti, sarebbe auspicabile un maggiore controllo delle categorie "Euro" dei veicoli, vietando la circolazione a quelli più inquinanti. I veicoli Euro 5, 6, quelli alimentati con GPL/metano, quelli ibridi o elettrici, infatti, inquinano molto meno (fino a 10-15 volte) rispetto alle categorie Euro 1, 2.

### **Introduzione dei controlli negli Interporti e nei Terminali (Art. 2, comma 1 , lettera i)**

Al fine di aumentare i controlli e quindi il livello di sicurezza nelle aree aperte ad uso pubblico, si propone di estendere tali controlli anche presso gli Interporti e presso i Terminali intermodali, esclusi nell'articolato attuale.

### **Utilizzo di sistemi di controllo automatici della velocità anche sulle strade urbane e locali (Art. 2, comma 1, lettera l)**

Il vigente articolo 4 della legge 168/2002 non consente l'utilizzo di sistemi automatici di controllo della velocità, cioè senza la presenza dell'organo accertatore, in ambito cittadino su strade urbane e locali, se non espressamente autorizzati dal prefetto.

L'attuale impossibilità di rilevamento automatico in città comporta delle oggettive difficoltà per gli organi di polizia che per carenza di personale o per la complessità della procedura di controllo effettuata con presidio, limitano tale tipologia di controllo o desistono del tutto dall'effettuarla, con grave discapito per la sicurezza stradale. A causa di ciò, un numero considerevole di amministrazioni comunali adopera sistemi alternativi per ridurre la velocità quali dossi artificiali o attraversamenti pedonali rialzati, in difformità a quanto prescritto dal Regolamento di esecuzione ed attuazione del Codice della strada, creando peraltro ulteriori situazioni di pericolo per gli altri utenti della strada quali ciclisti, motociclisti e ai pazienti trasportati con mezzi di soccorso.

Perciò, sarebbe molto efficace il posizionamento di tali strumenti su tutti quei punti in cui un più alto tasso d'incidentalità della rete stradale possa essere riconducibile ad un diffuso incremento delle velocità, oltre ai limiti prescritti dall'ente proprietario. Tuttavia, singole postazioni isolate sul territorio non avrebbero gli stessi risultati dal punto di vista della pubblica consapevolezza rispetto alla realizzazione di una rete diffusa di punti di controllo. Una distribuzione omogenea sul territorio che coinvolga anche le strade minori, sia in ambito urbano sia extraurbano, si potrebbero idoneamente integrare con i sistemi di misura e repressione dell'eccesso di velocità media, sistemi diffusamente e con successo adottati in ambito autostradale. Questa nuova concezione renderebbe questi strumenti un ausilio di utilità strategica nell'ambito di un progetto integrato di Sicurezza Stradale focalizzato sul conseguimento degli obiettivi di riduzione del numero di vittime stabiliti a livello nazionale ed europeo.

#### **Visibilità dei sistemi di controllo della velocità (Art. 2, comma 1, lettera I)**

L'attuale versione del Codice della Strada impone la segnalazione della presenza delle postazioni di controllo della velocità, senza necessità di contestazione immediata. In tal modo, la procedura sanzionatoria per la violazione del limite di velocità è applicabile non per l'eventuale superamento della velocità imposta dal segnale prescrittivo indicante il limite da rispettare – come dovrebbe essere – ma per la mera presenza di un segnale di indicazione, nella fattispecie il cartello di presegnalamento della postazione di controllo.

Si propone pertanto di eliminare la segnalazione dei sistemi di controllo della velocità sulla rete stradale, limitandosi a renderli ben visibili sia di giorno che di notte.

#### **Obbligo del dispositivo Alcolock (Art. 2, comma 1, lettera I)**

In relazione alla necessità di introdurre disposizioni volte a favorire la diffusione e l'installazione di sistemi telematici idonei a rilevare l'inosservanza delle disposizioni in materia di circolazione dei veicoli e in particolare alla corretta condotta di guida, si segnala la Direttiva UE 2015/653 del 24 Aprile 2015 a cui i vari Stati membri dovranno conformarsi entro il 1° gennaio 2017. Tale Direttiva prevede, fra le altre cose, che “per migliorare la sicurezza stradale, diversi Stati membri dispongono o hanno in previsione di adottare programmi che impongono ai conducenti di guidare esclusivamente veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock. Per agevolare la diffusione e l'accettazione dei dispositivi di tipo alcolock, e tenendo conto delle raccomandazioni dello studio sulla prevenzione della guida in stato di ebbrezza mediante l'uso di dispositivi di tipo alcolock, dovrebbe essere introdotto a tal fine un codice armonizzato”.

#### **Verifica di assunzione di sostanze stupefacenti per i conducenti (Art. 2, comma 1, lettera n, punto 4)**

Nel corso del 2014 sono stati controllati 1.599.723 conducenti con etilometri e precursori, dei quali 26.947 sanzionati per guida in stato di ebbrezza alcolica e solo 1.927 denunciati per guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.

Nel primo quadrimestre del 2015 sono stati controllati 496.953 conducenti, dei quali 8.295 sanzionati per guida in stato di ebbrezza alcolica e solo 552 per guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti.

Questi dati (Fonte ASAPS) dimostrano che il drug test non viene di fatto utilizzato. Infatti, su circa un milione e mezzo di soggetti controllati meno di 2000 persone sono risultate positive alle droghe ma non certo perché le persone alla guida non usano droghe ma più realisticamente perché i drug test non vengono eseguiti.

A tale fine si auspica che l'articolato possa creare le condizioni per intensificare i controlli per l'uso di sostanze stupefacenti da parte dei conducenti, con test su liquidi biologici per garantire una maggiore precisione e certezza, e con costi a carico del conducente in caso di esito positivo.

#### **Banca dati dei veicoli assicurati (Art. 2, comma 1, lettera n, punto 7)**

Per la revisione della disciplina sanzionatoria che contempla nell'articolato attuale misure volte ad assicurare delle sanzioni relative alla violazione dell'obbligo di assicurazione del veicolo per la responsabilità civile, si evidenzia che sia nel Decreto ITS del 1° Febbraio 2013 (art. 7 (comma 1), 2) e 3)) che nel Piano d'Azione ITS (Settore prioritario 3, azione prioritaria 2) è già prevista la realizzazione di un archivio telematico dei veicoli a motore e rimorchi che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, alimentato dalle compagnie assicurative.

Tale archivio dovrebbe essere poi interrogato dalle forze dell'ordine per verificare se le targhe dei veicoli sottoposti a controlli o se le targhe dei veicoli rilevate automaticamente dai dispositivi di monitoraggio del traffico, appartengono o meno a tale banca dati per l'applicazione di eventuali sanzioni amministrative.

#### **Utilizzo dei proventi delle sanzioni per garantire una maggiore sicurezza stradale (Art. 2, comma 1, lettera n, punto 11)**

L'Italia spende mediamente circa 90 centesimi di euro per abitante in sicurezza stradale dagli introiti delle sanzioni, mentre, ai sensi dell'Art. 208 del Codice della Strada, dovrebbe spendere circa 13 dei 29,7 euro che mediamente ogni cittadino paga in sanzioni (Fonte Banca Mondiale e Organizzazione Mondiale della Sanità – Dati 2008).

Gli introiti delle sanzioni amministrative dovrebbero essere quindi gestiti oltre che per intensificare i controlli su strada e per finanziare il Piano della Sicurezza Stradale, anche per investimenti tecnologici per l'ammodernamento delle infrastrutture stradali, come riportato nel Piano di Azione ITS, nonché per una corretta manutenzione dell'infrastruttura stessa. Infatti mentre le nostre autostrade sono ben mantenute, sicure e attrezzate dal punto di vista tecnologico (grazie anche al pagamento del pedaggio che viene reinvestito in tali aspetti dagli operatori autostradali), la stessa cosa non si può dire per le nostre strade urbane ed extraurbane, caratterizzate da evidenti problemi di manutenzione generale quali pavimentazione stradale inadeguata, segnaletica spesso obsoleta, impianti non sempre funzionanti e soprattutto infrastrutture carenti dal punto di vista tecnologico.

Il codice dovrebbe quindi essere integrato con la previsione di controlli obbligatori da parte degli Enti preposti quali la Corte dei Conti circa la reale applicazione della legge da parte di Regioni, Province, e Comuni, ed in particolar modo di quest'ultimi, mediante la verifica degli impegni di spesa formalmente previsti dall'art. 208 del Codice.

#### **Valutazione degli stili di guida dei neopatentati (Art. 2, comma 1, lettera v) punto 2)**

Al fine di contenere i costi dei premi assicurativi dei neopatentati ed evitare conseguentemente l'intestazione dell'assicurazione a persone con una anzianità di guida maggiore, si propone di prevedere almeno per il primo anno di guida del neopatentato, sistemi di controllo sullo stile di guida al fine di "validare" la patente, prevedendo anche sconti assicurativi sui premi per i neopatentati che decidono di adottare sistemi tecnologici con tale scopo. A tale fine si auspica che l'articolato possa considerare tale aspetto.

#### **Manutenzione, taratura periodica ed adeguamenti normativi (Art.2, comma 2, lettera d)**

Al fine di garantire una maggiore sicurezza della circolazione stradale, si auspica la seguente integrazione di testo relativa alla taratura periodica ed adeguamenti normativi: "disciplina della manutenzione degli apparati destinati alle segnalazioni stradali luminose e di quanto utilizzato al fine della sicurezza della circolazione, comprensiva di eventuali tarature periodiche ed adeguamenti normativi , di cui al comma 41 ..."