

Codice della strada. Approvazione in Senato del d.d.l di riforma AS.1720. Primo commento alle disposizioni di maggiore interesse.

Il Senato della Repubblica ha approvato il d.d.l AS 1720 di riforma del codice della strada, che dovrà ora tornare alla Camera dei Deputati per una nuova lettura.

Il lavoro svolto in Senato ha permesso di introdurre dei cambiamenti importanti al testo approvato dalla Camera, molti dei quali, come vedremo più avanti, sono stati sollecitati dalla nostra Confederazione.

In questa prima nota ci soffermeremo su alcune tematiche di notevole interesse per il nostro settore, destinate ad essere profondamente incise dall'approvazione delle nuove norme. Si tratta in particolare:

1. delle modifiche dell'apparato sanzionatorio sulle violazioni dei tempi di guida e di riposo;
2. della tutela della sicurezza della circolazione stradale e, al contempo, delle imprese di autotrasporto, per impedire la presenza sulle strade di conducenti professionisti drogati o ubriachi;
3. della responsabilità condivisa della filiera del trasporto, negli incidenti con morti e feriti gravi;
4. della tutela delle imprese italiane contro la concorrenza sleale dei vettori esteri.
5. per il trasporto di persone, l'elevazione fino a 70 anni della possibilità di condurre autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati e autosnodati.

Le altre modifiche introdotte dal d.d.l saranno approfondite con una nuova circolare, nei prossimi giorni.

1. Le modifiche all'apparato sanzionatorio sulle violazioni dei tempi di guida e di riposo

Il Senato è intervenuto sulle sanzioni legate alle violazioni lievi dei tempi di guida (ovvero quelle contenute nel limite del 10%), introducendo inoltre delle sanzioni

specifiche per l'inosservanza dei tempi di riposo che, pertanto, sono state separate da quelle legate alla guida. In particolare, il nuovo comma 4 dell'art. 174 (art. 31 del d.d.l AS 1720) stabilisce che il superamento del tempo di guida contenuto entro il 10% del limite massimo giornaliero (quindi, su un periodo di 9 ore, quando non eccede i 54 minuti), **comporta una sanzione da un minimo di 38 € ad un massimo di 152 €, senza sottrazione di punti dalla Carta di qualificazione del conducente.** Ricordiamo che nel testo approvato alla Camera, l'importo previsto per questo tipo di infrazione era sensibilmente più elevato: da un minimo di 155 € ad un massimo di 624 €. La riduzione introdotta in Senato, fortemente sostenuta dalla nostra Confederazione, si giustifica tenuto conto anche della cronica carenza di aree di sosta sulle nostre strade la quale, in molti casi, costringe gli autisti a guidare qualche minuto in più del consentito.

Rimanendo nell'ambito del periodo di guida giornaliero:

- le violazioni superiori al 10% ma contenute entro il 20% (quindi, ragionando sempre su un periodo di guida di 9 ore, quando il tempo trascorso in più al volante ha superato i 54 minuti ma non i 108), comportano la sanzione da un minimo di 300 € ad un massimo di 1200 €, e la sottrazione di due punti dalla CQC. Anche per questa fattispecie c'è stato un miglioramento rispetto alla versione della Camera, che ha riguardato non tanto l'aspetto pecuniario quanto la decurtazione del punteggio che, nel testo precedente, ammontava a cinque punti.
- le violazioni superiori al 20 % comportano una sanzione da un minimo di 400 € ad un massimo di 1600 €, e la decurtazione di 10 punti dalla CQC. Rispetto al testo della Camera, per questa fattispecie non si registrano novità significative.

Per quanto riguarda le violazioni del limite massimo di guida settimanale, il nuovo comma 7 dell'art. 174 prevede:

- nessuna sanzione, per quelle contenute entro il 10%;
- per quelle superiori al 10 % ma contenute entro il 20% (es, su un limite massimo di 56 ore, se il totale delle ore di guida in più svolte nella settimana ha superato le 5h e 36 minuti, ma non le 11h e 12 minuti), una sanzione da un minimo di 250 ad un massimo di 1000 € e la sottrazione di un punto dalla CQC (nella versione della Camera, da 307 € a 1227 €);
- per quelle superiori al 20 %, una sanzione da un minimo di 400 € a 1600 €, e 2 punti di sottrazione dalla CQC.

Occupiamoci ora dei tempi di riposo. Come già anticipato, per le infrazioni legate ai tempi minimi di riposo giornalieri e settimanali, il nuovo art. 174 introduce un

regime sanzionatorio distinto da quello dei tempi di guida, proporzionato alla gravità della violazione. Pertanto:

- le violazioni contenute entro il 10 % del tempo minimo di riposo (quindi, su un riposo di 11 ore, quando il periodo osservato dal conducente ha superato le 9h e 54 minuti), fanno scattare una sanzione da un minimo di 200 € ad un massimo di 800 €, senza diminuzione di punti.
- le violazioni superiori al 10% e fino al 20%, determinano una sanzione da 350 a 1400 € euro, e la decurtazione di cinque punti dalla CQC;
- le violazioni superiori al 20% sono punite con un importo da 400 € a 1660 €, e la sottrazione di 10 punti dalla CQC

In merito alle infrazioni dei limiti minimi dei riposi settimanali (45h, con possibile riduzione a 24 h, con obbligo di recupero entro la fine della terza settimana successiva), il comma 7 stabilisce quanto segue:

- nessuna sanzione, per quelle contenute entro il 10 %;
- per quelle che superano il 10% e fino al 20%, la sanzione da 350 € a 1400 € con la sottrazione di 3 punti dalla CQC;
- per quelle che superano il 20 %, la sanzione da 400 € a 1600 €, con la sottrazione di 5 punti dalla CQC.

Per quanto riguarda le pause obbligatorie, il comma 8 dell'art. 174 prevede una sanzione unica (a prescindere, dunque, dai minuti non effettuati), che va da 155 € a 620 € con la decurtazione di due punti dalla CQC. Anche per le pause il testo del Senato ha, in parte, ridotto gli importi in precedenza introdotti alla Camera che, ricordiamo, andavano da un minimo di 295 € ad un massimo di 1179 €. Ricordiamo in proposito che il Ministero del Lavoro sta approfondendo alcune segnalazioni di anomalie tecniche nella registrazione dei tempi di pausa, che dovrebbero portare all'esclusione delle sanzioni per i superamenti dei tempi di pausa provocati da dette anomalie.

2. La tutela della sicurezza della circolazione stradale e, al contempo, delle imprese di autotrasporto, per impedire la presenza sulle strade di conducenti professionisti drogati o ubriachi.

Una battaglia delicata che, da tempo, la Conftrasporto sta portando avanti, riguarda l'introduzione di strumenti che permettano:

- da un lato, di prevenire la presenza sulle strade di autisti professionisti che facciano uso abituale di droghe o di alcol;
- dall'altro, di fornire alle aziende degli strumenti di tutela dal rischio di

assumere, o di dover mantenere in organico, autisti che facciano abitualmente uso di alcol o droghe.

Questa battaglia è stata sintetizzata in una pagina pubblicitaria apparsa sul numero del giornale "Libero" del 10 Ottobre 2008, intitolata "**Chi beve o si droga non guida**" (disponibile nel link sottostante), in cui la Confederazione, nel dirsi contraria alle misure che colpivano le imprese anziché i diretti interessati, chiedeva l'introduzione di una serie di misure che venivano così sintetizzate:

"a) la dimostrazione obbligatoria di non essere consumatori di sostanze stupefacenti o alcolizzati cronici deve avvenire prima di ottenere la patente e per i conducenti dei mezzi pesanti prima dell'assunzione;

b) il licenziamento per giusta causa deve essere previsto per i conducenti trovati in stato di alterazione per l'uso di stupefacenti o alla guida in stato di ebbrezza;

c) in caso di incidenti con feriti gravi o decessi si dovrà accertare che in tutte le aziende della filiera le operazioni di trasporto siano avvenute nel rispetto delle norme sulla sicurezza sociale e della circolazione."

Ebbene, ora possiamo affermare con certezza che **tutti questi obiettivi sono stati raggiunti**: l'approvazione in Senato del ddl AS 1720 ha infatti consentito di aggiungere gli ultimi tasselli mancanti, ovvero il licenziamento per giusta causa dell'autista trovato in grave stato di ebbrezza o sotto l'influsso di droghe, e l'obbligo di dimostrare il non uso di alcol e droghe prima di ottenere la patente. Soffermandoci sul licenziamento per giusta causa, l'art 45 del ddl introduce un nuovo comma 3 quater nell'art. 219 del c.d.s. che così stabilisce: "*La revoca della patente di guida ad uno dei conducenti di cui all'art. 186 bis, comma 1, lett. b), c) e d), che consegue all'accertamento di uno dei reati di cui agli articoli 186, comma 2, lettere b e c), e 187, **costituisce giusta causa di licenziamento ai sensi dell'art. 2119 del codice civile***". In pratica, per far scattare la giusta causa di licenziamento dell'autista sarà sufficiente la revoca della sua patente di guida, conseguente all'accertamento di una delle ipotesi di guida in stato di ebbrezza o sotto l'influsso di droghe per le quali detta misura è stata prevista dal c.d.s. Per gli autisti di mezzi pesanti, ad esempio, ciò avverrà quando siano sorpresi a guidare con un livello di alcol nel sangue superiore a 1,5 grammi per litro (anche quando non abbiano provocato un incidente stradale), o sotto l'influsso di sostanze stupefacenti. E' presumibile ritenere che, vista la rilevanza sociale della norma, ci saranno dei chiarimenti da parte delle Istituzioni competenti per precisarne l'esatta portata.

Sempre su questa tematica, gli interventi della Camera e del Senato hanno introdotto altre novità che attuano le richieste contenute nel manifesto Conftrasporto **“Chi beve o si droga non guida”**:

- impedendo il conseguimento o il rinnovo della patente di guida, a coloro che fanno uso abituale di droghe o alcol. Il Senato ha approvato una modifica dell'art. 119 del c.d.s (art. 23 del ddl), in base alla quale per il primo rilascio della patente di guida di qualunque categoria, nonché del cap KA o KB per il trasporto persone, l'interessato deve produrre un certificato che attesti il non abuso di sostanze alcoliche e il non uso di droghe; il rilascio di questo documento avverrà secondo modalità stabilite con un Decreto interministeriale (Salute e Trasporti), sentito il Dipartimento per le politiche antidroga della Presidenza del Consiglio. **Per i conducenti di mezzi pesanti (e per i titolari di cap KA o KB), la certificazione di cui sopra andrà esibita anche in occasione della revisione o del rinnovo della patente.** Le spese del certificato, sono sempre a carico del richiedente.

- **Riconoscendo all'impresa la possibilità di sapere, prima di assumere un autista, se egli fa uso abituale di droghe o alcol.** Tale possibilità era già stata introdotta alla Camera ed è stata ora confermata dall'art. 51 del ddl: l'aspirante autista dovrà produrre all'impresa, a sue spese, una certificazione medica rilasciata secondo determinati standard (che saranno individuati con un Decreto del Ministro del Lavoro e della Salute, di concerto con quello dei Trasporti), che escluda l'abuso di sostanze alcoliche e stupefacenti.

3 La responsabilità condivisa della filiera del trasporto, negli incidenti con morti e feriti gravi.

L'obiettivo di rendere ancora più incisiva l'applicazione della responsabilità condivisa tra gli attori del trasporto, introdotta dalla riforma dell'autotrasporto di cui al Dlgs 286/2005, è stato realizzato inserendo un nuovo comma (il 7 bis) all'interno dell'art.7 di detto Decreto. Questa norma realizza in pieno la richiesta della Conftrasporto indicata alla lettera c) del precedente punto, ed è stata introdotta sin dall'approvazione del ddl alla Camera dei deputati; il Senato ha avuto modo di confermarla nonostante alcuni tentativi di depotenziarne la portata che, per fortuna, sono caduti nel vuoto. La disposizione in questione, ora contenuta all'art. 52 del ddl, così recita: *“Quando dalla violazione di disposizioni del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, derivino la morte di persone o lesioni personali gravi o gravissime e la violazione sia stata commessa alla guida di uno dei veicoli per i*

quali è richiesta la patente di guida di categoria C, C+E, è disposta la verifica presso il vettore, il committente, nonché il caricatore e il proprietario della merce oggetto del trasporto, del rispetto delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale previste dal presente articolo e dall'art. 83 bis del decreto legge 25 Giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008 n. 133 e successive modificazioni” .

Per effetto di questa disposizione, le infrazioni del c.d.s commesse alla guida di un mezzo pesante da cui derivino morti o feriti gravi, faranno immediatamente scattare delle verifiche presso tutti i soggetti della filiera (vettore, committente, caricatore e proprietario della merce) dirette ad appurare se, durante l'esecuzione del trasporto, siano state rispettate le norme sulla sicurezza della circolazione stradale previste dall'art. 7 del D.lgvo 286/2005 (art. 61 - sagoma limite - , art. 62 - massa limite - art. 142 - eccesso di velocità - , art. 164 - sistemazione del carico sui veicoli - art. 167 - sovraccarico - art.174 - violazione dei tempi di guida e di riposo), e dall'art. 83 bis del Decreto legge 112/2008 e ss modifiche (clausola gasolio e sul riconoscimento dei costi minimi di esercizio nei contratti di trasporto).

4 La tutela delle imprese italiane contro la concorrenza sleale dei vettori esteri.

La riforma del c.d.s ha offerto l'occasione per dar vita a strumenti più efficaci per contrastare la presenza, in Italia, di vettori esteri irregolari. In particolare, le norme già approvate dalla Camera dei Deputati, e confermate dal Senato, intervengono sui seguenti aspetti:

- In materia di cabotaggio stradale, l'art. 53 del ddl introduce un nuovo articolo (il 46 bis) nella Legge 298/1974, prevedendo una sanzione specifica per quei vettori che effettuano cabotaggio illegale in Italia: si tratta dell'importo da 5.000 € a 15.000 €, e della misura accessoria del fermo del mezzo per un periodo di tre mesi o, in caso di recidiva nel triennio, per 6 mesi. Non solo, ma la stessa norma ha previsto degli accorgimenti per rendere effettiva l'applicazione di queste sanzioni, ed in particolare:

a) quanto alla sanzione pecuniaria, l'art. 46 bis richiama espressamente il meccanismo dell'art. 207 del c.d.s, con la conseguenza che **lo straniero dovrà pagare immediatamente l'importo nelle mani dell'agente accertatore o, in alternativa prestare una cauzione;**

b) quanto al fermo amministrativo di tre mesi, **lo straniero viene privato della**

materiale disponibilità del veicolo con il quale, pertanto, non può tornare all'estero per l'intera durata della misura accessoria. Il veicolo verrà affidato in custodia, a spese del responsabile della violazione, "ad uno dei soggetti individuati dall'art. 214 bis del c.d.s", quindi ad uno dei depositi convenzionati con il Ministero dell'Interno e l'Agenzia del demanio, presso il quale resterà per tutta la durata del fermo.

- Sull'art. 207 del c.d.s, ovvero la norma che, per le infrazioni del c.d.s commesse dai vettori esteri, prevede sin da ora l'obbligo di pagamento immediato nelle mani dell'agente accertatore o, in alternativa, di prestare cauzione per un importo pari alla metà del massimo della sanzione prevista dalla norma violata, a pena del fermo amministrativo del mezzo per 60 gg. Ebbene, l'intervento sulla norma contenuto nell'art. 39 del d.d.l rende effettivo il fermo del mezzo, vietandone l'affidamento in custodia al trasgressore che, quindi, dovrà attendere la fine del fermo prima di potersene reimpossessare.

- Sempre in tema di articolo 207, la Camera ne ha esteso l'applicabilità a tutta una serie di infrazioni estranee al c.d.s, commesse dai vettori esteri nell'ambito di un trasporto internazionale. Si tratta di un fatto anch'esso decisivo per combattere le illegalità dei trasportatori stranieri, rendendo obbligatorio il pagamento immediato nelle mani dell'agente accertatore (a pena del fermo del mezzo) anche per delle infrazioni per le quali, altrimenti, non sarebbe stato possibile. Tali infrazioni, confermate dal Senato, sono state individuate:

a) nell'esecuzione di un trasporto internazionale senza la documentazione equipollente alla scheda di trasporto (CMR, ecc.: vedi l'art. 52 del ddl, che modifica il comma 6, art. 7 bis del D.lgvo 286/2005);

b) nell'esercizio abusivo di un'attività di trasporto internazionale o di cabotaggio, in violazione degli artt. 26 e 46 della Legge 298/1974 (nuovo comma 4, art. 60 della Legge 298/1974, introdotto dall'art. 53 del ddl);

c) come già detto, nell'esecuzione di un trasporto di cabotaggio in violazione delle disposizioni comunitarie e nazionali.

5 Trasporto di persone: elevazione fino a 70 anni della possibilità di condurre autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati e autosnodati.

L'art. 16 del d.dl porta a 70 anni l'età massima per condurre autobus, **autocarri, autotreni, autoarticolati e autosnodati, adibiti al trasporto di persone**, previo superamento di una visita medica specialistica annuale da tenersi a partire dal sessantesimo anno di età (vedi la lettera b, comma 2 dell'art. 115 del c.d.s). E' importante evidenziare che la modifica **non interessa** i conducenti di

autoarticolati ed autotreni adibiti al trasporto di cose, di massa complessiva a pieno carico superiore alle 20 ton, per i quali rimane in vigore il limite dei 65 anni di età. Questa scelta desta notevoli perplessità, tenuto conto che l'innalzamento del limite di età ha interessato una categoria di conducenti che svolgono un'attività estremamente delicata, per la quale occorre prontezza di riflessi ed eccellenti condizioni fisiche e psichiche.

Sin qui le disposizioni più interessanti per la categoria; il ddl contiene anche altre modifiche meritevoli di esame, che affronteremo più avanti.

FONTE: FAI-CONFTRASPORTO