



## **Camera dei Deputati**

**XVIII LEGISLATURA**

**IX Commissione Permanente  
(Trasporti, poste e telecomunicazioni)**

### **Audizione**

**PROPOSTE DI LEGGE C. 24 ED ABBINATE  
“MODIFICHE ED INTEGRAZIONI AL CODICE DELLA STRADA”**

**Roma, 12 marzo 2019**

## **PREMESSA**

Il Codice della Strada rappresenta uno strumento normativo fondamentale, di interesse generale, attraverso il quale si articola in un complesso unitario la regolamentazione dei comportamenti della mobilità di imprese e cittadini.

Questa caratteristica è fondamentale per mantenere una dimensione organica e compiuta delle regole che disciplinano la circolazione stradale e tutto ciò che è connesso, e non dovrebbe essere persa mai di vista quando si mette mano ad un complesso di interventi di revisione, articolati e diversificati, che dovrebbero essere esaminati sempre con l’ottica di mantenere coerente il disegno complessivo e non ingenerare per l’interprete confusioni o complessità applicative.

Per questa ragione Confartigianato ritiene fondamentale che sulla materia si intervenga con la tecnica di codificazione propria dei testi unici e saluta con favore l’approvazione, da parte del Governo, il 27 febbraio 2019, del Disegno di Legge Delega per la modifica del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante “Nuovo Codice della strada”, rimettendo correttamente in moto il percorso legislativo di riforma che, nella precedente legislatura, aveva visto un medesimo intervento impantanarsi al Senato dopo una prima approvazione alla Camera nell’ottobre 2014.

I principi ad oggi conosciuti sui quali si basa la delega al Governo, infatti, sono fondamentali per garantire un processo di riforma che sia in grado di adeguare ed aggiornare le norme del codice della strada tenendo conto della esigenza imprescindibile di mantenerne una forma unitaria ed organizzata al Codice nell’intento di:

- riorganizzare le disposizioni del Codice secondo criteri di coerenza con le norme di settore nazionali, dell'Unione europea e con gli Accordi internazionali, nonché con la normativa regionale e degli enti locali, con particolare riferimento ai poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade.
- conseguire la razionalizzazione, la proporzionalità e l'efficacia degli istituti sanzionatori;
- assicurare un maggiore tutela della sicurezza stradale;
- semplificare gli adempimenti a carico delle persone con disabilità che necessitano di apportare modifiche ai propri autoveicoli;

La parte più significativa ed importante della delega sono soprattutto i principi legati alla riorganizzazione ed il riordino delle norme in coerenza con le norme europee ed internazionali e il riordino delle competenze tra Stato, Regioni e gli altri Enti locali. Ed in tal senso si esprime l'auspicio che il disegno di riforma possa proseguire nell'intento di portare finalmente a compimento il lavoro già intrapreso nelle precedenti legislature e mai portato a compimento dal 1992.

Appare pertanto fondamentale approcciare con tale premessa il complesso delle modifiche oggetto dei provvedimenti in esame ai fini della presente audizione, per fare in modo che il contributo normativo di primo e più urgente intervento da parte del Parlamento, sia orientato ad introdurre innovazioni normative essenziali, puntuali e necessarie, lasciando alla Delega la riforma organica e sistemica dell'intero Codice.

D'altra parte sembrerebbe proprio questa l'intenzione dichiarata dal Governo a ridosso della approvazione della Delega, per cui appare ragionevole pensare che il Parlamento possa operare in stretta coerenza con tale principio, senza perdere di vista l'obiettivo centrale di definire un sistema di norme coerente, non contraddittorio e, soprattutto, semplice, dal momento che il Codice della Strada rappresenta, nell'ordinamento, uno dei sistemi di regole a più largo ed alto impatto nei confronti dei cittadini e delle imprese.

In ragione della indicata premessa, pertanto, Confartigianato Imprese intende portare alla riflessione parlamentare il proprio contributo essenzialmente su quelle proposte di modifica che riguardano il settore del trasporto e gli altri settori di più immediato interesse per l'artigianato e la piccola impresa.

Ci riferiamo in particolare al **settore del trasporto di merci conto terzi e logistica** che conta, nell'artigianato, 52.816 imprese, al settore degli operatori del trasporto di persone mediante auto e bus, dei servizi turistici e taxi, con 28.620 imprese artigiane, al settore dell'autoriparazione che, con 71.949 imprese, esprime una significativa presenza nel comparto artigiano, per finire con il settore della produzione, della trasformazione e della manutenzione di macchine agricole che, solo nell'artigianato, conta 601 imprese artigiane molto distribuite sul territorio e che rappresenta una vera eccellenza produttiva del Paese, con ben 90 tipi di macchine agricole operatrici e semoventi, suddivise in 8 gruppi merceologici.

A conclusione della premessa, Confartigianato Imprese ritiene che i principi generali ispirati alla sicurezza, al contenimento dei costi, anche sociali, nella circolazione delle persone, dei veicoli e degli animali, individuati ventisette anni fa dagli estensori del Codice della Strada, siano comunque ancora validi e condivisibili nell'impianto

generale, ma che sia, altresì, importante la loro attualizzazione anche in relazione al mutato quadro normativo, sul piano internazionale e tecnologico.

È inoltre assolutamente ineludibile, a nostro avviso, che, nell'applicazione delle limitazioni alla circolazione dei mezzi pesanti (Art. 6 Codice della Strada), sia garantito il contemperamento delle esigenze di sicurezza stradale con gli effetti che i divieti determinano sull'attività di autotrasporto nonché sul sistema economico produttivo nel suo complesso (Art. 7, D.P.R. n°495/1992 così come modificato dall'articolo 11 del D.L. 9.2.2012, n°5 convertito in Legge n°35/2012).

Molti degli aspetti già contenuti nel Codice della Strada, e che avrebbero dovuto essere attuati secondo i richiamati principi, purtroppo sono rimasti lettera morta sin dall'entrata in vigore del Codice, mentre sarebbe auspicabile riprenderli e darne attuazione.

\*\*\*

## **ESAME DI QUESTIONI SPECIFICHE**

### **Divieti di circolazione fuori dai centri abitati**

Confartigianato ha più volte lamentato che il calendario dei divieti di circolazione fuori dai centri abitati dei mezzi pesanti, pubblicato annualmente ai sensi dell'art. 6 del Codice della Strada, non sia rispondente alle esigenze di mercato, che invece richiederebbe maggiore flessibilità nella circolazione delle merci. Deve essere osservato, inoltre, che, in Italia, i divieti per i mezzi pesanti siano molto più stringenti rispetto a quelli applicati dalla stragrande maggioranza dei Paesi europei.

Questa circostanza determina, purtroppo, un ulteriore svantaggio competitivo delle nostre imprese rispetto agli altri vettori europei ed è causa di forte perdita di produttività delle imprese italiane.

Deve rilevarsi infatti che tra il 2008 e il 2016 la produttività del trasporto merci su strada, in Italia, ha quasi azzerato il gap tra il nostro Paese e la Germania, segno evidente che il Settore si è cimentato in un enorme sforzo di razionalizzazione e recupero di competitivo, nonostante sia gravato da oneri non soltanto dovuti alla concorrenza estera, ma anche di carattere normativo e regolamentare.

A tal proposito, pertanto, sarebbe opportuna una modifica sia dell’Art.6 del Codice della Strada, sia dell’Art.7 del suo Regolamento di attuazione, adottando un approccio più flessibile teso ad evitare che le giornate oggetto di divieto di circolazione coincidano sempre con i giorni festivi di calendario. Sarebbe importante, infatti, adottare un nuovo approccio che eviti l’introduzione di divieti in maniera aprioristica, a vantaggio invece di divieti funzionali volti a garantire le esigenze reali e concrete di tutela degli altri utenti delle strade, tenendo conto anche dei flussi di traffico registrati nei vari periodi dell’anno.

Analoga assenza di contemperamento con gli effetti sulle imprese di autotrasporto e sul sistema economico produttivo del Paese, si ravvisa anche nei casi di sospensione temporanea della circolazione in occasione delle precipitazioni nevose.

In particolare, l’interdizione del traffico effettuata dal Concessionario/ente proprietario della strada (ai sensi dell’Art. 5 del Codice della Strada) viene effettuata in tutti i casi di ordine tecnico di cui all’Art. 6, comma 4 del Codice della Strada, con un eccesso di zelo che lascia presupporre la volontà di non assumersi nessuna responsabilità determinando, però, pesanti effetti negativi sulle attività.

Le imprese di autotrasporto hanno più volte lamentato ingenti danni economici per essere state costrette a non effettuare e/o a tardare l’esecuzione dei servizi di trasporto a causa di ordinanze di fermo temporaneo dei veicoli per precipitazioni nevose che, di fatto, non hanno creato situazioni di particolare ostacolo alla

circolazione lungo le autostrade e le principali strade interessate dalle ordinanze stesse.

Ai sensi dell'art. 14 del Codice della Strada, gli enti proprietari delle strade ed i concessionari (per le strade in concessione), devono garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione provvedendo alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade nonché al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e delle relative pertinenze. Tali azioni dovrebbero rientrare tra quelle relative alla gestione autostradale per le quali, l'Articolo 1, comma 568, Legge n° 205 del 27.12.2017, prevede: *«Per i titolari di concessioni autostradali, la quota dei lavori da svolgere in house è pari al 40%»* dando per scontato che tali soggetti abbiano uomini e mezzi in grado di garantire la libera circolazione dei veicoli.

Queste condizioni invece, stabilite dall'articolo 14 del Codice della Strada, vengono puntualmente disattese dagli enti proprietari/concessionari delle strade ogni qual volta si verifica una minima precipitazione nevosa.

Per tale motivo da tempo Confartigianato Imprese chiede, tra le altre cose, che la "struttura di Vigilanza delle concessionarie autostradali" organizzi periodicamente, e in occasione di eventi meteo di particolare criticità, specifiche campagne d'ispezione, con la partecipazione dei rappresentanti delle Associazioni di categoria degli autotrasportatori (così come accade con le Associazioni dei consumatori in occasioni dei grandi esodi).

In tali circostanze, vorremmo che venisse rispettato il principio sancito nella circolare del Ministero dell'Interno del 24 Novembre 2015 che prevede che: *"l'emissione dell'avviso di condizioni meteorologiche avverse per precipitazioni nevose, non può costituire, da solo, elemento di base al quale disporre, in via preventiva, l'interdizione alla circolazione per alcune categorie di veicoli"*.

## **Revisioni mezzi pesanti**

Il settore delle revisioni costituisce una componente importante del comparto dell'autoriparazione e rappresenta un asse portante della sicurezza stradale in quanto garantisce il controllo periodico dei veicoli, esplicando un ruolo chiave non solo sotto il profilo tecnico, ma anche di pubblica utilità, a tutela dell'intera platea degli utenti.

E' pertanto fondamentale che siano assicurate tutte le condizioni idonee a garantire la sostenibilità economica e la competitività dei centri revisione, mettendo in grado le imprese del settore di assolvere alla funzione strategica affidata dallo Stato e di garantire la continuità e l'efficienza del servizio attraverso l'adozione di costanti e continui investimenti per mantenere alti gli standard di qualità, al passo con l'evoluzione tecnologica. Gli interventi proposti sono, pertanto, finalizzati a valorizzare e sostenere l'attività delle imprese che operano nel settore, nell'ottica di migliorare il sistema revisioni ed aumentare il livello di servizio, a tutela e a garanzia degli automobilisti.

L'art. 80, comma 4 del Codice della Strada, stabilisce che le revisioni debbano essere disposte annualmente per i veicoli destinati al trasporto persone con più di nove posti e per gli autoveicoli destinati al trasporto di cose di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, nonché per i rimorchi di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, per i taxi, per le autoambulanze, per i veicoli adibiti a noleggio con conducente e per i veicoli atipici.

Da anni Confartigianato Imprese denuncia la necessità che gli Uffici Provinciali delle Motorizzazioni civili garantiscano il rispetto delle condizioni di accertamento, nei tempi previsti, della sussistenza delle condizioni di sicurezza per la circolazione di tali veicoli, a salvaguardia degli autisti e di tutti gli altri utenti della strada. Da tempo, infatti, nella maggior parte degli uffici provinciali delle Motorizzazioni Civili, per



carenze di organico, non vengono rispettati i tempi di effettuazione delle revisioni disattendendo i principi di sicurezza e danneggiando pesantemente le imprese che devono recarsi all'estero, dove subiscono pesanti limitazioni, non potendo circolare con il solo foglio di prenotazione della revisione.

Per tale ragione, Confartigianato Imprese ha valutato positivamente gli interventi di cui all'articolo 1, commi 1.049 e 1.050, della Legge di Bilancio per il 2019, che hanno dato una risposta concreta al problema, consentendo l'affidamento in concessione alle imprese di autoriparazione delle attività di revisione dei veicoli di massa superiore a 3,5 tonnellate se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP).

Non vorremmo, tuttavia, che la norma rimanesse lettera morta (il decreto di attuazione previsto avrebbe dovuto essere emanato dal Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti entro il mese di gennaio di quest'anno), lasciando inalterata la situazione. Non basta, infatti, prevedere le norme se poi non si dà seguito con le attuazioni che le rendono operative.

### **Trasporti eccezionali, infrastrutture viarie e Archivio Nazionale delle Strade**

Il mancato rispetto delle condizioni stabilite per legge, penalizza importanti nicchie di settore del settore dell'autotrasporto come quello dei trasporti eccezionali e/o effettuati in condizione di eccezionalità di cui all'Art. 10 del Codice della Strada.

I numerosi incidenti che hanno coinvolto veicoli eccezionali o che, comunque, hanno interessato ponti e cavalcavia, come nei casi: di Annone Brianza (26 ottobre 2016), autostrada A14 all'altezza di Ancona Sud (9 marzo 2017), Caluso (23 maggio 2018), il tragico evento del crollo del Ponte “Morandi” (14 agosto 2018), hanno rimesso all'attenzione generale, importanti problematiche legate alla gestione e

manutenzione delle infrastrutture che incidono pesantemente sul regolare andamento dell'attività dell'autotrasporto.

Tutti gli eventi citati hanno, infatti, fatto riemergere le carenze da parte dei vari proprietari-concessionari delle strade che, ai sensi degli articoli 10 e 14 del Codice della Strada che, dovendo provvedere al rilascio delle specifiche autorizzazioni di transito, dovrebbero prevedere prescrizioni, limitazioni e altre disposizioni per quanto possibile, uniformi tra loro, onde consentire una omogeneità di comportamento da parte dei destinatari, E' particolarmente importante, infatti, che, ai sensi della normativa vigente (DPR 495/1992, Articoli: 13, co.8; articolo 16, co. 1, ultimo periodo; articolo 16, comma 3), siano prescritti dagli enti proprietari delle strade, particolari accorgimenti tecnici o particolari cautele atte a salvaguardare le opere stradali, nonché ogni altra prescrizione opportuna in termini di percorsi da seguire o scorta dei veicoli.

Così come sarebbe necessario intervenire sulle circa duemila infrastrutture individuate con priorità 1, che necessitano di interventi urgenti in quanto già soggette a limitazione del transito o della portata, se non chiuse così come denunciato dall'UPI il 3 Ottobre 2018. Come ad esempio i disagi causati dalle limitazioni e dai divieti per i mezzi pesanti introdotti lungo la A24 e la A25, nonché la chiusura del viadotto “Puleto”, a nord di Pieve Santo Stefano, lungo la E45.

Ciò premesso resta il fatto che la carenza di adeguate risorse economiche per affrontare efficacemente le varie criticità riscontrate finisce per dar luogo ad un irrigidimento delle procedure e alla paradossale richiesta sistematica di asseverazioni di compatibilità del transito con lo stato delle infrastrutture, posta a carico delle imprese richiedenti l'autorizzazione al transito stesso, ribaltando sulle stesse i costi delle verifiche.

Quando invece per porre rimedio al mancato rispetto di quanto prescritto dal Codice della Strada, fu predisposta e diffusa la Direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 15.6.2017 n°293 che avrebbe dovuto imporre il coordinamento tra gli enti preposti prevedendo l'adozione di procedure telematiche e l'istituzione di sportelli unici per l'accettazione e la gestione delle domande ed il rilascio delle autorizzazioni.

Così come la Direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n° 293 ha precisato, inoltre, che le spese relative ad eventuali accertamenti tecnici sono a carico degli enti preposti, sensibilizzati ad istituire, pubblicare e tenere aggiornato uno specifico Catasto delle Strade, relativo alla rete viaria di loro competenza, aggiornato con i dati relativi allo stato tecnico e giuridico della stessa, ivi comprese le caratteristiche di percorribilità da parte dei mezzi d'opera e tutte le informazioni necessarie per il tempestivo rilascio delle autorizzazioni.

In diverse circostanze Confartigianato Imprese ha denunciato il mancato recepimento di tale disposto normativo, per cui, in questa sede, appare opportuno richiamare l'attenzione del Legislatore affinché dette prescrizioni vengano rese maggiormente cogenti e non scovre di conseguenze in caso di mancato adeguamento da parte degli organismi preposti.

Infine, l'Archivio nazionale delle strade, istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, secondo quanto disposto dall'articolo 226 del D.Lgs 30 Aprile 1992 n°285, prevede che per ogni strada, debbano essere indicati i dati relativi allo stato tecnico e giuridico della strada, al traffico veicolare, agli incidenti e allo stato di percorribilità anche da parte dei veicoli classificati mezzi d'opera ai sensi dell'art. 54, comma 1, lettera n), che eccedono i limiti di massa stabiliti nell'art. 62 e nel rispetto dei limiti di massa stabiliti nell'art. 10, comma 8.

La raccolta dei dati dovrebbe avvenire attraverso gli enti proprietari della strada, che sarebbero tenuti a trasmettere all'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale tutti i dati relativi allo stato tecnico e giuridico delle singole strade, allo stato di percorribilità da parte dei veicoli classificati mezzi d'opera ai sensi dell'art. 54, comma 1, lettera n), nonché i dati risultanti dal censimento del traffico veicolare, e attraverso il Dipartimento per i trasporti terrestri, che è tenuta a trasmettere al suindicato Ispettorato tutti i dati relativi agli incidenti registrati nell'anagrafe di cui al comma 10.

In realtà, come purtroppo tristemente noto, anche l'attuazione dell'articolo 226 del Codice della Strada è stata completamente disattesa, lasciando gli operatori del settore, ma anche tutti gli utenti della strada in generale, in balia delle circostanze che spesso impediscono il transito senza avere alternative come, ad esempio, nel caso recente della dichiarazione di inagibilità del viadotto Puleto sulla E45.

L'istituzione, ovvero il completamento del catasto delle strade, consentirebbe al richiedente l'autorizzazione, la verifica preventiva della fattibilità del percorso in funzione della massa complessiva del trasporto eccezionale e delle caratteristiche di stabilità e circolazione in sicurezza dell'opera d'arte.

Anche in questo caso, premesso che ancor prima di entrare nel merito di esigenze di modifica e prima di mettere mano alla riforma del Codice della Strada sarebbe necessario dare attuazione a tutte le norme primarie già previste dall'attuale Codice della Strada e rimaste, finora, lettera morta, laddove si ravvisasse una esigenza di modifica, questa dovrebbe prevedere norme immediatamente applicabili e, laddove fosse necessario prevedere disposizioni attuative, queste dovrebbero essere assistite dalla previsione di termini stringenti e perentori, con l'individuazione di conseguenze effettive a carico dei soggetti inadempienti in caso di mancata attuazione.

Ciò di cui stiamo parlando, infatti, incide - come abbiamo tristemente rilevato dagli episodi più recenti - sulla sicurezza e sulla tutela della vita dei cittadini, ragion per cui è del tutto inammissibile che non si dia corso alla attuazione di dispositivi normativi pensati per garantire la prevenzione degli incidenti e dei disastri sulle strade.

### **Macchine agricole**

Nell'ottica della sicurezza della circolazione in tema di macchine agricole si ritiene fondamentale l'armonizzazione della nostra legislazione con la normativa europea. Pertanto le osservazioni puntualmente riportate più avanti nel presente documento, tengono conto di questo fondamentale aspetto, con riferimento, in particolare, alle proposte di modifica relative alla velocità delle trattrici agricole cingolate in gomma e delle modifiche di sagome e masse. Riteniamo infatti che vi sia l'esigenza di adeguare le norme comportamentale alle norme costruttive.

## OSSERVAZIONI SULLE SINGOLE PROPOSTE DI LEGGE

Formulate alcune osservazioni di carattere generale, si ritiene opportuno esaminare, in questa seconda parte, le singole disposizioni contenute nelle diverse proposte di legge all'esame della Commissione per gli aspetti di interesse più rilevante per le categorie rappresentate da Confartigianato Imprese.

### 1) Macchine agricole

#### ➤ AC 1366

#### 1) Art. 13 (Tutela e valorizzazione dei veicoli storici)

**Si valuta positivamente** l'art. 13, comma 1, lettera a), che reca modifiche all'articolo 60, co. 1 e 2, del Codice della Strada in materia di motoveicoli e autoveicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico.

La modifica prevista dal provvedimento estende alle macchine agricole la possibilità di rientrare nella categoria dei veicoli con caratteristiche atipiche, quindi d'epoca e di interesse storico e collezionistico.

Con questa modifica viene valorizzato un settore che ha rappresentato e rappresenta una fetta importante della nostra manifattura e che ha segnato pagine importanti nella storia dello sviluppo agricolo del Paese.

Le imprese artigiane nel settore della produzione di macchine agricole hanno svolto e continuano a svolgere un importante ruolo nell'accompagnamento del processo di meccanizzazione agricola dal dopoguerra ai giorni nostri. La capillare presenza di

imprese in tutti i territori ha garantito, oltre alla vendita, anche i servizi di manutenzione e di assistenza. La storia e la valorizzazione delle macchine agricole d'epoca rappresenta quindi un elemento di vanto e di pregio per un settore imprenditoriale importante che si lega Alla grande varietà di colture presenti nel nostro Paese, che richiede grande specializzazione che le imprese artigiane del settore hanno saputo interpretare dando corpo alle specifiche esigenze del settore agricolo.

## **2) Art. 17 (Disposizioni in materia di macchine agricole)**

### **Comma 1, lett. a)**

**Si valuta positivamente** l'articolo 17, co. 1, lett. a) che reca modifiche all'art. 57, co. 2, lett. b), numero 1 del Codice della strada in materia di macchine agricole.

La modifica è coerente con l'impostazione della norma e con le esigenze delle imprese di prevedere che tra le macchine operatrici agricole trainate vengano inserite anche quelle destinate a trasportare i prodotti inerenti l'operatività della macchina (pezzi di ricambio, prodotto per la manutenzione ordinaria ecc.)

### **Comma 1 lettera b)**

**Si valuta negativamente** l'art. 17, co. 1, lett. b) che reca modifiche all'art. 57, co. 3, del Codice della strada, in materia di macchine agricole.

In generale e per la sicurezza della circolazione si considera eccessivo il limite di 40 km/h per le trattrici cingolate in gomma.

Però si auspica che venga riformulato il testo della proposta nel senso che bisogna tener conto che sul mercato esistono trattrici cingolate in gomma con velocità

costruttiva di 60 km/h. Quindi occorre armonizzare le norme comportamentali (che sono stabilite dal Reg. UE 167/2013) con le norme costruttive.

**Comma 2 lettere a), b), c) d), e)**

Le proposte di modifica di masse e dimensioni delle macchine agricole devono essere allineate con la normativa UE in vigore di cui al Regolamento UE 167/2013 relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali.

➤ **AC 1113**

**1) Art. 4. (Modifiche all'articolo 110 del codice della strada concernente i requisiti per l'immatricolazione delle macchine agricole)**

**Si valuta positivamente** l'art. 4, co. 1, lett. a) che reca modifiche all'art. 110, co. 2, del Codice della strada in materia di immatricolazione, carta di circolazione e certificato di idoneità tecnica alla circolazione delle macchine agricole in quanto consentirebbe di eliminare le differenze con i concessionari di vetture e il mercato potrebbe contare sulla presenza di mezzi agricoli a km zero.

**2) Circolazione dei veicoli**

➤ **AC 219**

**1) Art. 18, co. 1**

**Si concorda con la previsione** contenuta nell'art. 18, co. 1, che reca modifiche all'art. 159, co. 1, del Codice della strada in materia di rimozione dei veicoli ove si prevede che gli organi di polizia dispongano la rimozione anche dei veicoli non adibiti al servizio di car sharing che sostano negli stalli riservati al car sharing. Il



settore del Car Sharing, infatti, è in forte crescita e trovare gli spazi liberi è essenziale per uno svolgimento adeguato del servizio. Chi occupa abusivamente va punito con la rimozione.

## **2) Art. 21, co. 1, lett. a).**

### **Comma 1 lettera a)**

**Si valuta negativamente** la possibilità di prevedere la circolazione dei ciclisti anche in senso opposto a quello della marcia di tutti gli altri veicoli. Appare evidente che una scelta di questo tipo comporterebbe notevoli problemi per la sicurezza stradale. Infatti la conformazione delle città italiane, con strade estremamente strette e con scarsa visibilità, in presenza di un provvedimento di questo tipo, renderebbe impossibile svolgere qualunque attività di trasporto interno alle città, sia di persone che di merci. Inoltre occorre considerare che il codice della strada prevede i reati di lesioni colpose e omicidio stradale e una scelta come questa metterebbe a rischio tutte le attività che prevedono una guida professionale. Si esprime pertanto contrarietà assoluta a questa ipotesi di modifica.

### ➤ [AC 264](#)

### **Art. 1, co. 1**

**Si valuta positivamente** l'introduzione dell'obbligo per i motociclisti di indossare oltre al casco anche un abbigliamento tecnico protettivo conforme ai tipi omologati, in conformità con i regolamenti emanati dall'Ufficio europeo per le Nazioni Unite - Commissione economica per l'Europa e con la normativa comunitaria. Sarebbe però opportuno precisare la tipologia di abbigliamento tecnico protettivo (pantaloni, giacca, guanti, calzatura ecc.). Il provvedimento potrebbe essere introdotto inizialmente - per un periodo da stabilire - solo per i motoveicoli con cilindrata

superiore a 150 cc – che si presume siano utilizzati anche e soprattutto per un utilizzo turistico o sportivo - e dopo un periodo di monitoraggio e valutazione degli esiti estenderlo a tutte le altre tipologie.

**Si condivide** inoltre l’estensione delle sanzioni anche a chi importa o produce per la commercializzazione sul territorio nazionale e a chi commercializza capi di abbigliamento tecnico protettivo per motocicli, motocarrozze o ciclomotori. Ciò contribuisce a contrastare il commercio di capi contraffatti che introduce nel mercato prodotti di bassissima qualità e scarsissima sicurezza per l’utente.

### 3) Trasporto Merci

#### ➤ AC 1187

##### 1) Articolo 1, co. 1

**Si propone di posticipare (dal 1 gennaio 2019 al 15 giugno 2019) il termine previsto dalla proposta AC 1187 in materia di dotazione del tachigrafo digitale.**

Il Regolamento di esecuzione UE 2018/502 del 28 febbraio 2018 - che ha modificato il precedente Regolamento di esecuzione UE 2016/799 applicativo del Regolamento UE 2014/165 - ha posticipato l’introduzione del tachigrafo digitale al 15 giugno 2019. Appare pertanto opportuno uniformare la normativa italiana con quella europea con riguardo alla decorrenza dell’obbligo di dotazione del tachigrafo digitale al fine di evitare che le imprese di autotrasporto italiane investano su strumentazione tecnica che poi, a distanza di pochi mesi, si rivelerebbe del tutto non conforme ai regolamenti comunitari. Pertanto si ritiene opportuno anche in virtù della complessità che l’operazione di “retrofitting” comporterà, prevedere un periodo di tolleranza più ampio da quello previsto inizialmente dalla proposta C1187.

➤ AC 1366

**Art. 12, comma 1**

Nel primo capoverso dopo le parole "merci non pericolose" inserire tra parentesi la frase "non in regime ADR" e dopo le parole "non deperibili in regime di temperatura controllata" inserire tra parentesi la frase "non in regime ATP"

**Motivazione**

E' opportuno mantenere il riferimento al regime ADR "*Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route*", in italiano "Accordo europeo relativo ai trasporti internazionali di merci pericolose su strada". Stipulato a Ginevra nel 1957, l'accordo europeo regola il trasporto di merci pericolose. Questo accordo contiene le disposizioni normative per il trasporto su strada di merci pericolose in merito a imballaggio, fissaggio del carico e contrassegno.

E' altresì opportuno inserire il riferimento al regime ATP "*Accord Transport Perissable*", l'abbreviazione di "Accordi sui trasporti internazionali delle derrate deteriorabili e dei mezzi speciali da utilizzare per questi trasporti" che è un accordo tra alcuni Stati Europei, tra i quali l'Italia, concluso a Ginevra il 1° settembre 1970. Questo accordo regola i trasporti internazionali a temperatura controllata (frigoriferi o refrigerati) di alimenti deperibili destinati all'alimentazione umana.

## ULTERIORI PROPOSTE

Si ritiene, infine, opportuno, proporre l'inserimento di ulteriori proposte nel testo che sarà elaborato dal Comitato Ristretto per l'esame in Commissione.

### ➤ **Trasporto di cortesia per alcune tipologie di autocarri**

Si ritiene opportuno consentire l'utilizzo degli autocarri delle categorie internazionali N1, N2, N3 anche per il trasporto di persone, rendendone in tal modo possibile l'uso personale e/o familiare, nonché per il trasporto di cortesia. Tali mezzi sono dei beni strumentali d'impresa e spesso rappresentano uno strumento di sostegno allo sviluppo di nuovi modelli di business nei settori commerciali, artigianali ed agricoli.

Relativamente alle imprese artigiane, i dati Movimprese di Unioncamere – Infocamere indicano che – i veicoli in questione - sono utilizzati prevalentemente nei comparti manifatturieri di Alimentazione, Tessile Abbigliamento e Calzature, Legno e Mobili, Macchinari e apparecchiature - con i relativi installatori - Edilizia e installatori di impianti e Riparatori di beni personali.

La caratteristica principale di tali aziende è la micro dimensione, spesso familiare.

L'autocarro classificato N1 è un mezzo sempre più utilizzato per la sua versatilità nonché per l'uso urbano date le dimensioni contenute consente la diffusione di una nuova modalità di acquisto e di servizio per il consumatore, già fortemente diffusa nei paesi anglosassoni.

Ad oggi, in Italia, tali tipologie di veicoli (categoria autocarri, omologazione N1,N2,N3) non possono essere liberamente utilizzati per trasportare persone, restando destinati al trasporto di cose in base alla definizione data dall'art. 54, comma 1, lettera d) del Codice della Strada (d.lgs. n. 285/1992). Le persone, nel numero massimo consentito e riportato nella carta di circolazione, possono esservi

ospitate solo se la loro presenza è in funzione del trasporto delle merci o del loro uso. Per tali motivi risultano proibiti tanto l'uso personale e/o familiare con passeggeri a bordo, quanto il trasporto di cortesia, nonché un pieno utilizzo a fini professionali. In caso di controllo si rischia una sanzione amministrativa pecuniaria che può arrivare fino a 1.697 euro, oltre alla sanzione accessoria della sospensione della carta di circolazione da uno a sei mesi.

Il legislatore europeo (Reg. UE n. 678/2011), invece, definisce i veicoli della macro categoria N come quei veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente ma non esclusivamente per il trasporto di merci, non prevedendo dunque alcun vincolo di contestualità tra la presenza delle persone a bordo del veicolo e le merci trasportate. Vincoli di utilizzo così restrittivi sono vigenti unicamente in Italia e in pochi altri Paesi, mentre nei principali Paesi europei, per esempio, l'utilizzo di un veicolo N1 per uso personale non comporta alcuna penalizzazione o restrizione, in particolare per le piccole e medie imprese.

### Proposta di emendamento

**All'articolo 54, comma 1 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo la lettera d) è inserita la seguente:**

*d-bis) autocarri delle categorie internazionali N1, N2, N3: veicoli destinati al trasporto di cose e delle persone secondo quanto previsto dalla carta di circolazione;*

#### **Testo coordinato**

*1. Gli autoveicoli sono veicoli a motore con almeno quattro ruote, esclusi i motoveicoli, e si distinguono in:*

- a) *autovetture: veicoli destinati al trasporto di persone, aventi al massimo nove posti, compreso quello del conducente;*
- b) *autobus: veicoli destinati al trasporto di persone equipaggiati con più di nove posti compreso quello del conducente;*
- c) *autoveicoli per trasporto promiscuo: veicoli aventi una massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 t o 4,5 t se a trazione elettrica o a batteria, destinati al trasporto di persone e di cose e capaci di contenere al massimo nove posti compreso quello del conducente;*
- d) *autocarri: veicoli destinati al trasporto di cose e delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose stesse;*
- d bis ) autocarri delle categorie internazionali N1, N2, N3: veicoli destinati al trasporto di cose e di persone secondo quanto previsto dalla carta di circolazione;**
- e) *trattori stradali: veicoli destinati esclusivamente al traino di rimorchi o semirimorchi;*
- f) *autoveicoli per trasporti specifici: veicoli destinati al trasporto di determinate cose o di persone in particolari condizioni, caratterizzati dall'essere muniti permanentemente di speciali attrezzature relative a tale scopo;*
- g) *autoveicoli per uso speciale: veicoli caratterizzati dall'essere muniti permanentemente di speciali attrezzature e destinati prevalentemente al trasporto proprio. Su tali veicoli è consentito il trasporto del personale e dei materiali connessi col ciclo operativo delle attrezzature e di persone e cose connesse alla destinazione d'uso delle attrezzature stesse;*
- h) *autotreni: complessi di veicoli costituiti da due unità distinte, agganciate, delle quali una motrice. Ai soli fini della applicazione dell'art. 61, commi 1 e 2, costituiscono un'unica unità gli autotreni caratterizzati in modo permanente da particolari attrezzature per il trasporto di cose determinate nel regolamento. In ogni*

*caso se vengono superate le dimensioni massime di cui all'art. 61, il veicolo o il trasporto è considerato eccezionale;*

*i) autoarticolati: complessi di veicoli costituiti da un trattore e da un semirimorchio;*

*l) autosnodati: autobus composti da due tronconi rigidi collegati tra loro da una sezione snodata. Su questi tipi di veicoli i compartimenti viaggiatori situati in ciascuno dei due tronconi rigidi sono comunicanti. La sezione snodata permette la libera circolazione dei viaggiatori tra i tronconi rigidi. La connessione e la disgiunzione delle due parti possono essere effettuate soltanto in officina;*

*m) autocaravan: veicoli aventi una speciale carrozzeria ed attrezzati permanentemente per essere adibiti al trasporto e all'alloggio di sette persone al massimo, compreso il conducente ;*

*n) mezzi d'opera: veicoli o complessi di veicoli dotati di particolare attrezzatura per il carico e il trasporto di materiali di impiego o di risulta dell'attività edilizia, stradale, di escavazione mineraria e materiali assimilati ovvero che completano, durante la marcia, il ciclo produttivo di specifici materiali per la costruzione edilizia; tali veicoli o complessi di veicoli possono essere adibiti a trasporti in eccedenza ai limiti di massa stabiliti nell'art. 62 e non superiori a quelli di cui all'art. 10, comma 8, e comunque nel rispetto dei limiti dimensionali fissati nell'art. 61. I mezzi d'opera devono essere, altresì, idonei allo specifico impiego nei cantieri o utilizzabili a uso misto su strada e fuori strada .*

*2. Nel regolamento sono elencati, in relazione alle speciali attrezzature di cui sono muniti, i tipi di autoveicoli da immatricolare come autoveicoli per trasporti specifici ed autoveicoli per usi speciali.*

➤ **Adeguamento della tariffa per le operazioni di revisione**

Si propone di prevedere l'adeguamento delle tariffe di revisione dei veicoli ogni due anni, avendo a riferimento l'indice ISTAT, senza nessuna implicazione ai fini della copertura finanziaria, dato che comporterebbe maggiori entrate per lo Stato. L'adeguamento periodico delle tariffe all'andamento del costo della vita, risponde sia all'esigenza di adottare costanti e continui investimenti e oneri per mantenere alti gli standard di qualità da parte delle imprese per restare al passo con l'evoluzione tecnologica sia all'esigenza di adeguare il servizio e assicurarne la continuità e l'efficienza,

**Proposta di emendamento**

**All'articolo 80, comma 12, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 è aggiunto il seguente periodo:**

Le tariffe sono aggiornate ogni due anni sulla base dell'indice ISTAT di adeguamento dei prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati.

➤ **Adeguamento del limite di età per la guida mezzi pesanti alla vigente normativa previdenziale.**

Si propone di consentire ai conducenti di veicoli pesanti di poter continuare a guidare autotreni ed autoarticolati la cui massa complessiva a pieno carico superi le 20 tonnellate fino al raggiungimento dell'età legale per il conseguimento della pensione di vecchiaia, al fine di evitare che essi siano costretti ad una forzosa attività



senza avere il supporto del reddito derivante da lavoro o da pensione. Siamo invece contrari all'estensione dell'età fino a 68 anni, con la possibilità di arrivare fino a 70 in quanto pur consapevoli del miglioramento delle condizioni, della qualità e della aspettativa di vita, che sono indubbiamente migliorati negli ultimi trent'anni ma, al tempo stesso, sotto il profilo della sicurezza stradale, riteniamo non sia ragionevole prolungare di troppo l'idoneità alla guida di conducenti giunti alla fase finale del proprio percorso lavorativo.

### Proposta di emendamento

**All'articolo 115, comma 2 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 la lettera a) è sostituita dalla seguente:**

*a) il limite fissato dalla legge per il conseguimento della pensione di vecchiaia per guidare autotreni, ed autoarticolati la cui massa complessiva a pieno carico sia superiore a 20 t.*

### Testo coordinato

*2. Chi guida veicoli a motore non può aver superato:*

***a) il limite fissato dalla legge per il conseguimento della pensione di vecchiaia per guidare autotreni ed autoarticolati la cui massa complessiva a pieno carico sia superiore a 20 t.***

➤ **Spese di accertamento e notificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie**

Si propone di modificare l’articolo 201 del codice al fine di evitare la pratica di alcune amministrazioni comunali che comporta, talvolta, con l’aumento artificioso delle spese di accertamento e di notificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni delle norme del codice.

Si stabilisce che sia un decreto interministeriale dei Ministeri Infrastrutture e Trasporti e Interno a stabilire criteri e limiti per tali spese nonché imponga attraverso un sistema di incentivi/disincentivi per l’uso degli strumenti digitali (PEC) riducendo la carta.

**Proposta di emendamento**

**All’articolo 201 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 dopo il comma 4 è inserito il seguente:**

*«4-bis. Con decreto del Ministro dell’interno, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono stabiliti i criteri e i limiti per la determinazione delle spese di cui al comma 4 nonché direttive per l’utilizzo delle procedure informatiche che disincentivano quelle tradizionali cartacee».*

➤ **Integrazione del testo di cui all’articolo 63 “traino veicoli”, comma 5 del d.l.gs 285/92**

La proposta è diretta a modificare la disciplina sul traino veicoli, prevedendo che la sanzione relativa non si applica se la massa complessiva del rimorchio o

semirimorchio non supera il 6% della massa complessiva rimorchiabile. Infatti, durante le fasi di un trasporto di merci per conto di terzi ed in particolare nell'utilizzo di complessi veicolari (autotreni – autoarticolati), è frequente lo scambio e l'agganciamento di una molteplicità di semirimorchi – rimorchi interscambiabili con diversi trattori-motrici.

Nella maggior parte dei casi, gli autisti che adempiono a tali operazioni, non effettuano i calcoli necessari per verificare la rispondenza delle limitazioni sul valore massimo ammissibile della massa rimorchiabile.

La differenza in aumento che si propone, sarebbe insignificante rispetto alla massa complessiva del complesso veicolare, non pregiudicherebbe quindi la sicurezza e, allo stesso tempo consentirebbe alle imprese una maggiore operatività ed evitare le sanzioni a cui altrimenti incorrerebbero per il superamento marginale della massa rimorchiabile riportata sul libretto di circolazione.

### Proposta di emendamento

**All'art 63 comma 5 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 aggiungere infine le seguenti parole:**

*“; la sanzione non si applica se la massa complessiva del rimorchio o semirimorchio non supera il 6% della massa complessiva rimorchiabile purché la massa complessiva del complesso veicolare non superi i limiti imposti dall'art. 167/5 del Codice della Strada.”*

**Testo coordinato**

*"Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 85 a 338 €; **la sanzione non si applica se la massa complessiva del rimorchio o semirimorchio non supera il 6% della massa complessiva rimorchiabile purché la massa complessiva del complesso veicolare non superi i limiti imposti dall'art. 167/5 del Codice della Strada.**"*

- **Modifica dell'articolo 196 del codice della strada sul "principio di solidarietà",**

Si propone di precisare che nel caso di locazione senza conducente (art. 84 del Codice della strada) il locatario risponde solidamente con l'autore della violazione o, per i ciclomotori, con l'intestatario del contrassegno di identificazione.

Il mercato dei servizi di locazione di veicolo senza conducente è progressivamente aumentato nel corso degli ultimi anni ed è in approvazione al Parlamento Europeo una direttiva per i veicoli pesanti che modifica la Direttiva 2006/1/CE. Ai sensi dell'articolo 196, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo n.285 del 1992, in caso di violazioni alla disciplina della locazione dei veicoli senza conducente (prevista dall'articolo 84 dello stesso codice), punibili con una sanzione amministrativa, il locatario è tenuto a rispondere in solido. In considerazione del fatto che circa il 90 per cento delle violazioni è ormai non immediatamente contestabile al conduttore del veicolo (si pensi, ad esempio, all'accesso alle zone a traffico limitato, alle corsie preferenziali, ai divieti di sosta, al superamento dei limiti

di velocità o al passaggio con semaforo rosso), il numero di controversie e di ricorsi è andato via via aumentando. Tale situazione ha di fatto creato, una crescente deresponsabilizzazione dei soggetti locatari.

La Corte di cassazione con l'ordinanza 25 gennaio 2018, n. 1845, ha sostenuto che il comma 1 dell'articolo 196, indicando quale responsabile in solido il solo locatario, non esclude in via definitiva la responsabilità del locatore ovvero del proprietario del veicolo, concludendo che la norma in oggetto debba «interpretarsi nel senso che il locatario è un ulteriore soggetto obbligato solidalmente, oltre al proprietario (o ai soggetti equiparati) ed al conducente». In tale situazione di incertezza normativa e interpretativa si è inteso intervenire sul piano legislativo non solo per adeguare la norma alle condizioni attuali del mercato della locazione di veicoli senza conducente, ma anche e soprattutto al fine di escludere ulteriori stravolgimenti interpretativi che rischiano di arrecare danno alla sicurezza della circolazione, nonché ai singoli locatari e alle società locatrici e proprietarie di veicoli.

### Proposta di emendamento

**ALL'ARTICOLO 196** comma 1 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 al secondo periodo le parole "*Nelle ipotesi di cui all'articolo 84 risponde solidalmente il locatario*" **sono sostituite con le seguenti:**

*"Nelle ipotesi di cui all'articolo 84 il locatario risponde solidamente con l'autore della violazione o, per i ciclomotori, con l'intestatario del contrassegno di identificazione"*

**Testo coordinato**

1. *Per le violazioni punibili con la sanzione amministrativa pecuniaria il proprietario del veicolo ovvero del rimorchio, nel caso di complesso di veicoli, o, in sua vece, l'usufruttuario, l'acquirente con patto di riservato dominio o l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria, è obbligato in solido con l'autore della violazione al pagamento della somma da questi dovuta, se non prova che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà.*

***Nelle ipotesi di cui all'articolo 84 il locatario risponde solidamente con l'autore della violazione o, per i ciclomotori, con l'intestatario del contrassegno di identificazione e in quelle di cui all'articolo 94, comma 4-bis, risponde solidalmente l'intestatario temporaneo del veicolo. Nei casi indicati all'articolo 93, commi 1-bis e 1-ter, e all'articolo 132, delle violazioni commesse risponde solidalmente la persona residente in Italia che ha, a qualunque titolo, la disponibilità del veicolo, se non prova che la circolazione del veicolo stesso è avvenuta contro la sua volontà.***

2. *Se la violazione è commessa da persona capace di intendere e di volere, ma soggetta all'altrui autorità, direzione o vigilanza, la persona rivestita dell'autorità o incaricata della direzione o della vigilanza è obbligata, in solido con l'autore della violazione, al pagamento della somma da questi dovuta, salvo che provi di non aver potuto impedire il fatto.*

3. *Se la violazione è commessa dal rappresentante o dal dipendente di una persona giuridica o di un ente o associazione privi di personalità giuridica o comunque da un imprenditore, nell'esercizio delle proprie funzioni o incombenze, la persona giuridica o l'ente o associazione o l'imprenditore è*

*obbligato, in solido con l'autore della violazione, al pagamento della somma da questi dovuta.*

*4. Nei casi di cui ai commi 1, 2 e 3, chi ha versato la somma stabilita per la violazione ha diritto di regresso per l'intero nei confronti dell'autore della violazione stessa.*

➤ **Modifica dell'articolo 6 comma 1 del codice della strada sulla "regolamentazione della circolazione fuori dei centri abitati"**

Lo sviluppo della logistica distributiva delle merci ha determinato una proliferazione di impianti per lo stoccaggio e lo scambio intermodale delle merci i quali, proprio per non impattare con le rimanenti attività urbane o con gli insediamenti abitativi, si sono situati – spesso addirittura a ciò incentivati dalle scelte di pianificazione urbanistica delle diverse istituzioni territoriali – in aree contigue ai centri metropolitani, ma da esse separati, anche solo da pochi chilometri di aree libere.

A ciò si aggiungano le vicende che hanno determinato l'elezione a comune autonomo di parti di territori cittadini precedentemente ricomprese nel medesimo Comune, come è il caso, per il Comune di Roma, della nascita di autonome entità comunali quali Ciampino, Fonte Nuova, Fiumicino, ecc. È del tutto evidente come gli impianti di stoccaggio delle merci o i centri logistici e quelli di scambio intermodale vivano, nei fatti, in simbiosi continua con l'agglomerato urbano nelle cui prossimità sono stati realizzati ed è altrettanto evidente come tale simbiosi impone che negozi, centri commerciali e luoghi di produzione possano ricevere continuamente i flussi di merce ad essi destinati provenienti dai suddetti impianti logistici

Tutto ciò rende necessario, ai soli fini della possibilità di consentire il regolare afflusso delle merci dai centri di stoccaggio, di superare l’attuale definizione del Codice che, dando mandato al Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti di predisporre un calendario dei divieti di circolazione al di fuori dei “centri abitati” per i veicoli oltre le 7,5 ton. rende, di fatto, impossibile – salvo ricorrere a deroghe tanto ampie e generalizzate da apparire non adeguatamente motivate – il regolare interscambio logistico anche quando tra luogo di carico e luogo di destinazione delle merci intercorrano poche centinaia di metri o solo qualche chilometro.

Con l’emendamento proposto ci si ripropone di consentire il superamento di una distorsione che, giustificabile nel 1992, appare oggi assolutamente incongrua.

### Proposta di emendamento

**All’articolo 6, comma 1 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 sono aggiunte infine le seguenti parole:**

*“Ai fini della fissazione del suddetto divieto di circolazione, gli impianti di stoccaggio delle merci, gli impianti logistici ed i centri di interscambio modale ricompresi in un raggio di 30 km si intendono situati in un unico centro abitato.”*

### Testo coordinato

*1. Il prefetto, per motivi di sicurezza pubblica o inerenti alla sicurezza della circolazione, di tutela della salute, nonché per esigenze di carattere militare può, conformemente alle direttive del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sospendere temporaneamente la circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti sulle strade o su tratti di esse. Il prefetto, inoltre, nei giorni*



*festivi o in particolari altri giorni fissati con apposito calendario, da emanarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, può vietare la circolazione di veicoli adibiti al trasporto di cose. Nel regolamento sono stabilite le condizioni e le eventuali deroghe. **Ai fini della fissazione del suddetto divieto di circolazione, gli impianti di stoccaggio delle merci, gli impianti logistici ed i centri di interscambio modale ricompresi in un raggio di 30 km si intendono situati in un unico centro abitato.**”*