

AUTOCARAVAN & SOVRAPPESO

La Proposta Di Legge N. 5361, *d'iniziativa dei Deputati Valducci, Velo, Biasotti, Bergamini, Garofalo, Nizzi, presentata Alla Camera Dei Deputati Il 13 Luglio 2012*, per la parte inerente le autocaravan probabilmente non si trasformerà in Legge ma, se ciò avvenisse, non significa che sarà possibile guidare un veicolo oltre i 35 quintali su strada con la patente B: significherà solo maggiore confusione nella percezione da parte degli acquirenti dell'autocaravan di quanto potranno trasportare.

Purtroppo c'è chi scrive parlando di detta Proposta di Legge come sia la rapida soluzione al problema del sovrappeso delle autocaravan mentre, al contrario, la vera soluzione dipende solo dai costruttori di autocaravan che devono progettare allestimenti funzionali, leggeri, a prezzi contenuti.

IL PRIMO ARTICOLO CHE ABBIAMO VISTO PUBBLICATO

13 agosto 2012

 la Repubblica.it

articolo del 13 agosto 2012 estratto da

http://www.repubblica.it/motori/attualita/2012/08/13/news/motori_camper_in_viaggio-39750740/?ref=search

E il camper si mette in viaggio. La vacanza inizia subito. Camper significa tempo libero, e se il tempo è libero non serve correre per arrivare prima... di MAURIZIO CALDERA

Estate in viaggio, vacanze itineranti, una somma che evoca subito la soluzione camper. Veicolo casa, non importa che sia mansardato o integrale purché costituito da una cellula abitativa assemblata ad un telaio di veicolo commerciale. A favore la mobilità pressoché assoluta, e per contro attenzione d'obbligo nell'uso di un mezzo molto più ingombrante dell'auto che tutti i giorni ci porta al lavoro. Largo tra 2,30 e 2,50 metri, il veicolo ricreazionale (lo sapevate che viene definito ufficialmente anche così?) confronta in strada i suoi 70 centimetri abbondanti di larghezza in più rispetto alla vettura di 1 metro e 70 che ci accompagna quotidianamente. Lunga 4 metri e mezzo l'auto, tre metri in eccedenza per il camper. La superficie laterale di un veicolo alto quasi tre metri, inoltre, offre un "bersaglio" massiccio al vento, avvertendone in misura rilevante l'effetto della spinta durante la marcia, in proporzione crescente con la velocità.

Se un tempo le meccaniche dei veicoli commerciali erano robuste, ma poco prestazionali poi, oggi le meccaniche impiegate per le trasformazioni in autocaravan (soprattutto Fiat Ducato e Mercedes Sprinter) hanno anche 160 cavalli e cambio meccanico a 5 o 6 marce, oltre alle versioni con l'automatico e sequenziale. Senza badare ai limiti del codice della strada dunque, non sarebbe difficile viaggiare a oltre 140 orari con un mezzo che pesa normalmente tre tonnellate e mezzo, ma che spesso viene caricato oltre misura (anche senza dolo da parte dell'utente, che non si rende conto del peso degli accessori e delle "masserizie" che carica per partire) e poi ha un impianto frenante convenzionale, con dischi come quelli delle ben più leggere auto.

Attenzione al tachimetro, insomma, per non rischiare multe né possibili incidenti. La frenata sarà sempre più lunga che con un'auto, la tenuta laterale in curva verrà influenzata dalla massa e dall'altezza del mezzo che state guidando, fino a possibili conseguenze spiacevoli.

Nei viaggi meglio preferire le strade consolari alle autostrade, col tachimetro tra 60 e 90 orari, consumi irrisori, la possibilità di osservare panorami e realtà rurali che in autostrada sfrecciano via di lato senza farsi notare. Con l'occasione di scoprire il negozio che vende il formaggio locale o il vino da assaggiare poi la sera. Con la possibilità di prolungare la gioia del viaggio in famiglia, assaporando la presenza di prati e boschi, ma anche laghi, fiumi e montagne, come solo dal camper si possono osservare, e senza quella fretta che ci condiziona tutto l'anno.

Camper, infatti, significa vacanza, tempo libero, e se il tempo è libero non serve correre per arrivare prima. Dove poi, se una volta a bordo la vacanza è già iniziata? Raccomandazioni invece, una sola: in camper non viaggiate in colonna con altri veicoli, magari di amici, sareste un freno alla circolazione delle auto, un intralcio al traffico. Facciamoci voler bene dagli altri.

LA LETTERA AL GIORNALISTA DE "LA REPUBBLICA"

20 agosto 2012



50125 FIRENZE via San Niccolò 21
tel 055 2340597 fax 055 2346925
www.coordinamentocamperisti.it
info@coordinamentocamperisti.it

Firenze, 20 agosto 2012

Preg. Maurizio Caldera

E per conoscenza: Preg. Vincenzo Borgomeo

La Repubblica.it

Un nostro associato ci ha segnalato l'articolo (*riprodotto in calce alla presente*) che riguarda la sicurezza stradale attiva e passiva, e che condividiamo, e che ci ha visti in azione da anni per far sì che i costruttori allestissero autocaravan leggere, quindi anche economiche. Aprendo http://www.coordinamentocamperisti.it/contenuto.php?file=files/30_Autocaravan/index.htm, a pagina 68 e 69 dell'agenda che abbiamo pubblicato e diffuso, si trovano i rilievi e le avvertenze inerenti il sovrappeso delle autocaravan. Visto che ha affrontato il tema della sicurezza stradale inerente le autocaravan riteniamo importante coinvolgere la vostra testata affinché informi i lettori che è stata presentata una Proposta di Legge che, se approvata, aumenterà - come anche lei ha notato - la disinformazione dei camperisti e il conseguente sovraccarico, inficiando la sicurezza stradale e la vita sia degli occupanti sia di tutti gli utenti della strada. Riprodotto in calce alla presente, il nostro invito all'On. Silvia Velo affinché emendi l'articolo 2 della Proposta di Legge che ha presentato. Confidiamo in un vostro intervento informativo/formativo, partecipando così attivamente alla sicurezza stradale. A leggerla. *Pier Luigi Ciolli*

IL MESSAGGIO DI FRANCO BIGHI

19 agosto 2012

Tranquilli! Per l'allestimento con ci saranno più problemi di peso e quasi sicuramente al salone verrà sbandierata la proposta di legge n. **5361**, d'iniziativa dei deputati VALDUCCI, VELO, BIASOTTI, BERGAMINI, GAROFALO, NIZZI, presentata alla Camera dei Deputati il 13 luglio 2012 che, all'articolo 2, prevede la seguente modifica al CdS:

(Calcolo della massa limite degli autocaravan).

1. Dopo il comma 6 dell'articolo 62 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

« 6-bis Per gli autocaravan, ai fini del calcolo della massa massima, non è considerato il peso degli accessori e delle attrezzature di bordo, quando questi non superino complessivamente il peso di 1,5 t».

Cosicché, in quel contesto, i vari produttori proporranno le loro autocaravan anche se saranno al limite della massa consentita tanto "adesso interverrà la legge di modifica e stia tranquillo! Acquisti con fiducia!"

Interessante anche la lettura del motivo di tale proposta, infatti si dice:

«L'articolo 2 interviene sul calcolo della massa massima per gli autocaravan. Infatti, in molti casi per tali automezzi si pone il problema che il peso delle apparecchiature interne (ad esempio il mobilio o le attrezzature, come gli apparecchi di cottura) determina il superamento del limite di 3,5 tonnellate, previsto per i veicoli che è possibile guidare con la patente di

categoria B dall'articolo 116 del codice della strada, in conformità a quanto disposto dalla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006. Ciò implica che risulta necessaria, per guidare molti tipi di *autocaravan*, la patente di categoria C, non altrettanto diffusa quanto la patente di categoria B, con l'effetto di creare alla diffusione dei medesimi *autocaravan* e all'industria del settore un danno non giustificabile da esigenze di tutela della sicurezza.»

Alla prossima. Franco Bighi

L'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI RISPONDE A FRANCO BIGHI, METTENDO IN INDIRIZZO L'ON. VELO

19 agosto 2012



50125 FIRENZE via San Niccolò 21
tel 055 2340597 fax 055 2346925
www.coordinamentocamperisti.it
info@coordinamentocamperisti.it

Firenze, 19 agosto 2012

Preg. Bighi Franco
Preg. On. Silvia Velo

Grazie per il messaggio. Effettivamente non è comprensibile che parlando di sicurezza stradale gli onorevoli **VALDUCCI, VELO, BIASOTTI, BERGAMINI, GAROFALO, NIZZI**, si avventurino nel tema dell'autocaravan, dov'è noto che molti di questi veicoli viaggiano in sovrappeso, inficiando in tal modo la sicurezza propria e degli altri utenti della strada.

Detti onorevoli, invece di sollecitare gli allestitori di autocaravan a produrre autocaravan leggere, cioè più spartane e più economiche (sistema per acquisire un target più grande di probabili clienti), si sono avventurati a chiedere una modifica del Codice della Strada che, se approvata, creerebbe altra confusione a danno di tutta la collettività.

Cogliamo l'occasione per mettere subito in indirizzo l'On. Velo affinché intervenga pubblicamente per emendare dalla pdl l'articolo 2, sollecitando gli allestitori a dare riscontro al nostro invito in allegato. A leggerla. *Cordiali saluti, Pier Luigi Ciolli*

ALCUNE OSSERVAZIONI RICEVUTE

20 agosto 2012

Com'è possibile fare un'eccezione per le autocaravan e non estenderla agli altri autoveicoli da trasporto?

Si ricorda che in data 29 luglio 2010 la *Commissione Europea Direzione Generale Mobilità e Trasporti - Direzione D - Trasporti Terrestri - Sicurezza Stradale* ha inviato una lettera al nostro Ministero delle Infrastrutture e Trasporti nel quale precisa che: *La Commissione non vede pertanto alcuna possibilità per gli Stati membri di autorizzare la guida di autocaravan con una massa autorizzata superiore a 3.500 kg da persone di età non inferiore a 21 anni e in possesso di una patente di guida della categoria B. Conformemente all'articolo 4, paragrafo 4, lettera d), della direttiva 2006/126/CE, per questi veicoli è necessaria almeno la patente di guida della categoria C1.*

Articolo in libera lettura aprendo http://www.nuovodirezioni.it/sfoggia_numero.asp?id=3&n=159&pages=150.

21 agosto 2012

Ma hanno pensato ai problemi che potrebbero sorgere in fase di prima revisione del veicolo?

Bisogna scaricare tutte le suppellettili per controllare il peso effettivo del veicolo?

Come si può pretendere l'omologazione di un veicolo che può viaggiare fuori di 1500 kg con il solito impianto frenante? In particolar modo impegnare le stesse sospensioni deputate a garantire la tenuta in strada su asciutto e bagnato, in dirittura e in curva, alle alte e basse velocità?

Parlando delle sospensioni non hanno pensato che le autocaravan sono sempre al massimo del peso anche quando non sono usate? Si tratta di sospensioni sempre vicino al fine corsa. Sospensioni che non vengono mai alleggerite dal peso del carico, come invece avviene per i veicoli commerciali.

In sintesi, non pensano?

PROPOSTA DI LEGGE 5361 del 13 giugno 2012

EVIDENZIATE IN GIALLO LE PARTI INERENTI LA SICUREZZA STRADALE E LE AUTOCARAVAN

CAMERA DEI DEPUTATI

XVI LEGISLATURA

PROPOSTA DI LEGGE N. 5361 d'iniziativa dei deputati **VALDUCCI, VELO, BIASOTTI, BERGAMINI, GAROFALO, NIZZI**

Presentata il 13 luglio 2012

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di veicoli, di accertamento della guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti, di pagamento delle sanzioni e di effetti della revoca della patente

Onorevoli Colleghi! — La legge 29 luglio 2010, n. 120, ha apportato significative modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, innovando e adattando all'evoluzione della realtà una legislazione in alcune sue parti significative ancora ferma all'anno di entrata in vigore del medesimo codice della strada, il 1992, anche al fine di rispondere alle indicazioni provenienti dall'Unione europea che, con il Piano d'azione sulla sicurezza stradale del 2010 e con il nuovo Libro bianco sui trasporti, ha evidenziato la necessità di dimezzare il numero delle vittime entro il 2020 e di creare uno spazio comune della sicurezza stradale.

In particolare, la citata legge ha previsto l'introduzione del principio «chi guida non beve» per i giovani di età compresa tra diciotto e ventuno anni, per i conducenti nei primi tre anni dal conseguimento della patente e per i conducenti professionali; l'aggravamento delle sanzioni per alcune delle più rilevanti infrazioni al codice della strada; l'introduzione della nuova disciplina in materia di «guida assistita» per i minori che abbiano compiuto i diciassette anni e siano titolari di patente di categoria A, dell'obbligo di uso delle cinture di sicurezza sulle cosiddette *minicar* e della targa personale. Tuttavia un ampio intervento riformatore come quello operato con la legge n. 120 del 2010 richiede inevitabilmente un'opera di manutenzione normativa. In tal senso, la Commissione Trasporti della Camera dei deputati si è già mossa con l'elaborazione del testo unificato delle proposte di legge atto Camera n. 4662 e abbinato, il quale conferisce delega al Governo per la riforma del codice della strada. Nella delega sono comprese, tra le altre cose, la graduazione delle sanzioni in funzione della gravità, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento nonché la revisione del sistema dell'accertamento degli illeciti e dei relativi ricorsi amministrativi e giurisdizionali. A fianco di questo intervento, la presente proposta di legge prevede ora alcune puntuali modifiche al codice della strada. In particolare, l'articolo 1 intende disciplinare i cosiddetti *segway*, che hanno conosciuto una notevole diffusione negli ultimi anni. Tali mezzi sono assimilati ai velocipedi, al pari delle biciclette con pedalata assistita. Si prevede, inoltre, che tali mezzi, concepiti per il trasporto di una sola persona di età non inferiore a sedici anni, possano avere una velocità massima di 20 chilometri orari (km/h), con possibilità di autolimitazione a 6 km/h.

L'articolo 2 interviene sul calcolo della massa massima per gli *autocaravan*. Infatti, in molti casi per tali automezzi si pone il problema che il peso delle apparecchiature interne (ad esempio il mobilio o le attrezzature, come gli apparecchi di cottura) determina il superamento del limite di 3,5 tonnellate, previsto per i veicoli che è possibile guidare con la patente di categoria B dall'articolo 116 del codice della strada, in conformità a quanto disposto dalla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006. Ciò implica che risulta necessaria, per guidare molti tipi di *autocaravan*, la patente di categoria C, non altrettanto diffusa quanto la patente di categoria B, con l'effetto di creare alla diffusione dei medesimi *autocaravan* e all'industria del settore un danno non giustificabile da esigenze di tutela della sicurezza. D'altra parte, la previsione di una deroga esplicita per gli *autocaravan* pone evidenti problemi di compatibilità con il diritto dell'Unione europea, poiché le possibilità di deroga al limite sono esplicitamente previste dall'articolo 6, paragrafo 4, lettera *b*), della citata direttiva e veicoli quali gli *autocaravan* non sono riconducibili ad alcuna delle fattispecie indicate da tale disposizione. Si è quindi pensato di intervenire sulla modalità di calcolo della massa massima, prevedendo che ai fini di questa non rilevi il peso delle apparecchiature interne, entro un limite complessivo di 1,5 tonnellate. In questo modo non dovrebbe essere superato il limite delle 3,5 tonnellate e, conseguentemente, dovrebbe essere possibile la guida dei *camper* con la patente di categoria B. Andrà comunque verificata, nel corso dell'esame parlamentare, la coerenza della disposizione rispetto alla disciplina dell'Unione europea in materia di omologazione dei veicoli.

L'articolo 3 intende potenziare le modalità di controllo dell'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope da parte dei soggetti che guidano in stato di alterazione psico-fisica di cui all'articolo 187 del codice della strada. In particolare, vengono sostituiti i commi 2-*bis* e 3 di tale articolo. Rispetto al testo vigente, si prevede, in via

generale, che si possa procedere ad accertamenti quando si abbia ragionevole motivo di ritenere che il conducente «abbia fatto uso» di sostanze stupefacenti o psicotrope e non quando si abbia ragionevole motivo di ritenere che il soggetto si trovi «sotto l'effetto conseguente all'uso» di tali sostanze, fattispecie evidentemente più ristretta. In caso di accertamenti, si farà comunque ricorso all'esame di campioni del fluido del cavo orale, anziché a campioni di mucosa del cavo orale, mentre attualmente la scelta se procedere all'esame dei campioni del fluido, in alternativa alla mucosa, era rimessa al decreto di attuazione della disposizione. Si prevede, inoltre, che a procedere ai controlli sia il personale sanitario e non il «personale sanitario ausiliario delle forze di polizia». Conseguentemente, al comma 3, il riferimento al prelievo di «campioni di liquidi biologici» presso strutture sanitarie è sostituito con il riferimento al prelievo di «campioni di fluido del cavo orale o di sangue». È altresì inserito un nuovo comma 3-bis il quale prevede che l'esito positivo degli accertamenti dei commi 2-bis e 3 determina che il soggetto sia considerato in stato di alterazione psico-fisica ai fini dell'applicazione delle previste sanzioni. Si stabilisce infine, con una modifica al comma 6, la revisione della patente di guida anche quando gli accertamenti di cui al comma 2 abbiano fornito esito positivo ma non sia stato possibile rilevare uno stato di alterazione psico-fisica correlata alla recente assunzione di stupefacenti. Di particolare rilievo è la disposizione dell'articolo 4, che consente una riduzione del 20 per cento dell'importo delle sanzioni per violazioni del codice della strada quando il pagamento sia effettuato entro cinque giorni. La *ratio* della disposizione è quella di affiancare all'inasprimento delle sanzioni operato negli ultimi anni una disposizione che consenta un incentivo a comportamenti virtuosi, qual è il pagamento della sanzione in tempi rapidi. Ciò nella convinzione, da ritenersi valida non solo con riferimento alla sicurezza stradale, che l'effetto dissuasivo di una sanzione derivi, prima che dalla sua entità, dalla sua certezza. Si prevede inoltre la possibilità di pagamento delle sanzioni mediante strumenti di pagamento elettronici e la possibilità di notificazione dei verbali di accertamento delle violazioni al codice della strada tramite posta certificata nei confronti dei soggetti abilitati all'utilizzo della posta medesima. Si autorizza infine la stipulazione di convenzioni con banche e intermediari finanziari, al fine di favorire, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, la diffusione dei pagamenti in forma elettronica. Assai significativa è anche la norma contenuta nell'articolo 5, che intende inasprire l'apparato sanzionatorio previsto per le violazioni del codice della strada che determinano la commissione del reato di omicidio colposo. Attualmente, infatti, il codice penale, all'articolo 589, prevede una specificazione per l'omicidio colposo commesso a seguito di violazioni del codice della strada, comminando per tale fattispecie la pena da due a sette anni di reclusione (articolo 589, secondo comma); tale pena è stabilita nella reclusione da tre a dieci anni quando l'omicidio colposo sia commesso da un conducente con un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l) o che abbia assunto sostanze stupefacenti o psicotrope. L'articolo 5 prevede, attraverso modifiche alla disciplina in materia di revoca della patente di guida come sanzione accessoria di cui all'articolo 222 del codice della strada, che, nei casi di omicidio colposo di cui all'articolo 589, secondo e terzo comma, del codice penale, sia sempre disposta la revoca della patente di guida, mentre attualmente è prevista la sospensione per quattro anni e la revoca nel solo caso di presenza di un tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l o di assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope. Inoltre, attraverso una modifica all'articolo 219 del codice della strada, si prevede che la patente non possa essere nuovamente conseguita se non dopo cinque anni dalla commissione dell'omicidio colposo di cui all'articolo 589, secondo comma, del codice penale; il termine è elevato a quindici anni nel caso del reato di cui al medesimo articolo 589, terzo comma. Si ritiene che un periodo di revoca così lungo fornisca sufficienti garanzie per quel che concerne la sicurezza collettiva, evitando però i profili problematici sia di carattere costituzionale, sia di compatibilità con il diritto dell'Unione europea, con riferimento al rispetto della libertà di circolazione, che potrebbe comportare un'ipotesi di revoca perpetua (come quella prospettata nel testo iniziale della proposta di legge atto Camera n. 4662).

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

(Mezzi elettrici con bilanciamento assistito).

1. Al comma 1 dell'articolo 50 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, nonché i mezzi elettrici, concepiti per il trasporto di una sola persona di età non inferiore a sedici anni, con bilanciamento assistito ovvero dotati di due ruote in asse, con sistemi e sottosistemi di sicurezza ridondanti, che hanno una velocità massima di 20 km/h con possibilità di autolimitazione a 6 km/h».

Art. 2.

(Calcolo della massa limite degli autocaravan).

1. Dopo il comma 6 dell'articolo 62 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

«6-bis Per gli *autocaravan*, ai fini del calcolo della massa massima, non è considerato il peso degli accessori e delle attrezzature di bordo, quando questi non superino complessivamente il peso di 1,5 t».

Art. 3.

(Guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti).

1. All'articolo 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 2-bis è sostituito dal seguente:

«2-bis. Quando gli accertamenti di cui al comma 2 forniscono esito positivo ovvero quando si ha altrimenti ragionevole motivo di ritenere che il conducente del veicolo abbia fatto uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, il medesimo, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, può essere sottoposto ad accertamenti clinico-tossicologici e strumentali ovvero analitici su campioni di fluido del cavo orale prelevati a cura di personale sanitario. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, della giustizia e della salute, sentiti la Presidenza del Consiglio dei ministri – Dipartimento per le politiche antidroga e il Consiglio superiore di sanità, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, di effettuazione degli accertamenti di cui al periodo precedente e le caratteristiche degli strumenti da impiegare negli accertamenti medesimi»;

b) il comma 3 è sostituito dal seguente:

«3. Nei casi previsti dal comma 2-bis, qualora non sia possibile effettuare il prelievo nell'immediatezza del controllo, gli agenti di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, fatti salvi gli ulteriori obblighi previsti dalla legge, accompagnano il conducente del veicolo presso strutture sanitarie fisse o mobili afferenti ai suddetti organi di polizia stradale, ovvero presso strutture sanitarie pubbliche o presso quelle accreditate o comunque a tale fine equiparate, per il prelievo di campioni di fluido del cavo orale o di sangue ai fini dell'effettuazione degli esami necessari ad accertare la presenza di sostanze stupefacenti o psicotrope. Le disposizioni del presente comma si applicano anche in caso di incidente, compatibilmente con le attività di rilevamento e di soccorso»;

c) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

«3-bis. Qualora gli accertamenti strumentali ovvero analitici di cui ai commi 2-bis o 3 risultino positivi, il conducente del veicolo è considerato in stato di alterazione psico-fisica ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al presente articolo»;

d) al comma 6 sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: «Il prefetto dispone in ogni caso la revisione della patente di guida anche quando gli accertamenti di cui al comma 2 forniscono esito positivo ma non è stato possibile rilevare uno stato di alterazione psico-fisica correlato alla recente assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope. A tale scopo, gli organi di polizia stradale che hanno proceduto all'accertamento ne danno comunicazione al prefetto entro cinque giorni dalla data in cui sono disponibili i relativi esiti. Per la revisione della patente di guida si applicano le disposizioni dell'articolo 128».

Art. 4.

(Pagamento delle sanzioni).

1. All'articolo 202 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Tale somma è ridotta del 20 per cento se il pagamento è effettuato entro cinque giorni dalla contestazione o dalla notificazione»;

b) al comma 2:

1) al primo periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «ovvero mediante strumenti di pagamento elettronico»;

2) al secondo periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «ovvero mediante strumenti di pagamento elettronico»;

c) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2.1. Qualora l'agente accertatore sia munito di idonea apparecchiatura, il conducente, in deroga a quanto previsto dal comma 2, è ammesso ad effettuare immediatamente, nelle mani dell'agente accertatore medesimo, il pagamento mediante strumenti di pagamento elettronico, nella misura ridotta di cui al secondo periodo del comma 1. L'agente trasmette il verbale al proprio comando o ufficio e rilascia al trasgressore una ricevuta della somma riscossa, facendo menzione del pagamento nella copia del verbale che consegna al trasgressore medesimo»;

d) al comma 2-bis:

1) al primo periodo, le parole: «al comma 1» sono sostituite dalle seguenti: «al secondo periodo del comma 1»;

2) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Qualora l'agente accertatore sia dotato di idonea apparecchiatura, il conducente può effettuare il pagamento anche mediante strumenti di pagamento elettronico».

2. Il Ministro dell'interno, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, promuove la stipulazione di convenzioni con banche e con intermediari finanziari al fine di favorire, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, la diffusione dei pagamenti mediante strumenti di pagamento elettronico previsti dall'articolo 202 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1 del presente articolo.

3. Con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con i Ministri della giustizia, delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze e per la pubblica amministrazione e la semplificazione, sono disciplinate, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le procedure per la notificazione dei verbali di accertamento delle violazioni del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, tramite posta elettronica certificata nei confronti dei trasgressori abilitati all'utilizzo della posta medesima, escludendo l'addebito delle spese di notificazione a carico di questi ultimi.

Art. 5.

(Revoca della patente).

1. Dopo il comma 3-ter dell'articolo 219 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono inseriti i seguenti:

«3-ter.1. Quando la revoca della patente di guida è disposta per il conducente che ha commesso il reato di cui all'articolo 589, secondo comma, del codice penale per un fatto commesso con violazione della disciplina sulla circolazione stradale, il soggetto non può conseguire una nuova patente di guida prima di cinque anni decorrenti dalla data di accertamento del reato.

3-ter.2. Quando la revoca della patente di guida è disposta per il conducente che ha commesso il reato di cui all'articolo 589, terzo comma, del codice penale, il soggetto non può conseguire una nuova patente di guida prima di quindici anni decorrenti dalla data di accertamento del reato».

2. Al comma 2 dell'articolo 222 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il terzo periodo è soppresso;

b) al quarto periodo, le parole: «o al terzo» sono soppresse;

c) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «La revoca della patente è sempre disposta in caso di omicidio colposo».

..... FINE

DOMENICO CAROLA è in ERRORE

Evidenziato **in giallo**, in fondo al documento, l'errore in cui è incorso Domenico Carola.

Infatti, con la patente B mai sarà possibile, se non per accordo europeo, guidare un veicolo il cui peso su strada sia superiore ai 35 quintali.

5 settembre 2012

Testo estratto da <http://www.turismoallariaaperta.com/2012/09/03/novita-importanti-in-arrivo-per-il-codice-della-strada/>

Novità importanti in arrivo per il Codice della Strada, Articolo scritto da Domenico Carola.

È all'esame della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati – in sede referente – la proposta di legge C 5361 che contiene alcune modifiche urgenti al Codice della Strada.

Il provvedimento, strutturato in pochi articoli, arriva esattamente a distanza di 2 anni dalla grande riforma del codice della strada contenuta nella legge 120 del luglio 2010, una legge bipartisan che ha dato ottimi risultati sia nella prevenzione che nella repressione degli illeciti legati alla sicurezza stradale, ma che nell'applicazione aveva evidenziato alcune aree di miglioramento.

Tra le novità della proposta di legge spiccano alcune significative novità:

- **Multe: è prevista una riduzione del 20% dell'importo delle sanzioni pecuniarie se il pagamento avviene entro 5 giorni.** E' previsto il pagamento anche tramite (POS) e la possibilità del pagamento brevi mani all'agente nel caso sia provvisto di idonea apparecchiatura. Prevista la notifica anche a mezzo posta elettronica certificata (PEC). In questi casi il cittadino, a fronte della celerità del ravvedimento, potrà contare su un risparmio di costi e di tempi legati all'espletamento delle procedure.

- **Omicidio colposo e Revoca Obbligatoria della Patente:** di notevole impatto l'inasprimento dell'apparato sanzionatorio contenuto oggi nell'art. 589, commi secondo e terzo del codice penale (che prevede una pena detentiva compresa tra 2 e 7 anni nel caso di omicidio colposo realizzato a seguito di violazioni del codice della strada, pene che arrivano a 3 e 10 anni quando il reato sia stato commesso sotto l'effetto di un tasso alcolemico superiore a 1,5 gr/l o sostanze stupefacenti/psicotrope). Tra le sanzioni accessorie (previste dall'art. 222 sempre del codice della strada) è infatti introdotta la revoca obbligatoria della patente (oggi la revoca scatta solo in presenza di tasso superiore a 1,5 gr/l o di sostanze stupefacenti/psicotrope). In questo caso la patente potrà essere riacquisita solo trascorsi 5 anni dalla data di accertamento dell'omicidio colposo (art. 589, comma secondo codice penale) elevati a 15 anni in caso di commissione sotto l'effetto di un tasso alcolemico superiore a 1,5 gr/l o sostanze stupefacenti/psicotrope (art. 589, comma terzo). Il provvedimento introduce una revoca molto lunga che intende aggravare la posizione anche amministrativa di chi si macchia di un omicidio alla guida da ubriaco o drogato.
- **Autocaravan (guidabili con patente B): viene introdotto un nuovo calcolo della massa massima** cioè la “massa a pieno carico tecnicamente ammissibile” (3,5 t) che non tiene conto del peso delle apparecchiature interne (es. mobilio, apparecchiature di cottura etc.), entro il limite di 1,5t.

Atti Parlamentari Camera dei Deputati — 5361

XVI LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

ART. 2.

(Calcolo della massa limite degli autocaravan).

1. Dopo il comma 6 dell'articolo 62 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

« *6-bis* Per gli *autocaravan*, ai fini del calcolo della massa massima, non è considerato il peso degli accessori e delle attrezzature di bordo, quando questi non superino complessivamente il peso di 1,5 t ». Con il sopra citato articolo si provvede ad una deroga di ben 1,5 tonnellate nella massa, rispetto al preesistente obbligo di munirsi di patente C; la norma trova una sua giustificazione nell'esigenza di non procurare “... *all'industria del settore un danno non giustificabile da esigenze di tutela della sicurezza...*”. Ma reca anche quella giustizia che i conducenti di autocaravan da anni attendevano e che stante la norma li esponeva, senza alcuna colpa, a potenziali azioni contravvenzionali dentro e fuori i patri confini (ove per alcune nazioni condurre un autocaravan che supera la massa complessiva totale è considerato una violazione penale (reato) con confisca del mezzo). Per onestà intellettuale va sottolineato che la franchigia di 1,5 tonnellate è sfruttabile solo per le “*apparecchiature interne*”. In sintesi la proposta è finalizzata a considerare la massa massima autorizzata al netto degli allestimenti, sino a un massimo di 1,5 tonnellate, per consentire la guida delle autocaravan con patente di categoria B, anche se di massa massima autorizzata reale superiore a 3,5 tonnellate. **In sostanza, si ammetterebbe la guida di veicoli di massa massima autorizzata sino a 5 tonnellate con la patente di categoria B, in luogo della patente di categoria C (o C1), non considerando il peso degli allestimenti nel limite di 1,5 tonnellate.**

.....