

XVIII LEGISLATURA - IX COMMISSIONE PERMANENTE

OGGETTO:

Adiconsum in qualità di associazione rappresentativa dei consumatori e anche in difesa dell'ambiente vuole dare, attraverso il proprio ufficio studi, ricerca e innovazione, il proprio contributo ai lavori che stanno interessando le modifiche del Codice della Strada con delle evidenze in merito alle proposte avanzate da numerosi onorevoli e sollecitando alcuni aspetti regolatori ritenuti di particolare interesse per promuovere lo sviluppo delle forme alternative di mobilità, in particolar modo la mobilità elettrica urbana.

In riferimento alle proposte di legge parlamentari oggetto dell'odierna audizione si rilevano le seguenti osservazioni:

Articolo 3 (Definizioni stradali e di traffico)

n. 53 ter

Nella proposta di emendamento C. 219 Schullian si considera valido l'emendamento ma sarebbe opportuno inserire la dicitura "anche veicoli elettrici" in riferimento ai conducenti di ciclomotori, motocicli, e altri veicoli aperti a due o tre ruote, qualificati come utenti vulnerabili della strada.

Articolo 6 (Regolamentazione della circolazione fuori dei centri abitati)

n.4 lettera c

Si preferisce la proposta di emendamento C. 1051 De Lorenzis contrariamente a quella C. 219 Schullian aggiungendo tuttavia nelle categorie ammesse oltre i veicoli anche i velocipedi.

Articolo 7 (Regolamentazione della circolazione nei centri abitati)

n.1

lettera d

Si preferisce la proposta di emendamento C. 1358 Meloni di aggiungere un articolo “d-bis” in quanto attua al meglio la scelta di riservare degli appositi spazi ai genitori con figli. Tuttavia la formulazione andrebbe rivista al fine di estendere il beneficio anche a coloro i quali, appartenenti al nucleo familiare, si prendono cura del minore e che siano precedentemente indicati nella concessione del contrassegno famiglia.

lettera i

Si preferisce la proposta De Lorenzis. La proposta Schullian viene ritenuta inidonea poiché riteniamo che il miglioramento del trasporto pubblico locale sia fondamentale per una corretta sostenibilità pertanto tali strade riservate devono essere vietate a qualsiasi altro tipo di veicoli.

Articolo 40 (Segnali orizzontali)

Comma 10 bis

Si ritiene che la proposta di una linea di arresto riservata e avanzata per i velocipedi sia da condividere ma con delle modifiche: sarebbe più opportuno prevedere un'area di arresto specifica che non occupi l'intera sede stradale, posizionata lateralmente, di modo che non venga intralciata la ripartenza degli altri veicoli a garanzia della sicurezza della circolazione stradale.

Comma 11

Pur non essendo stata presentata nessuna proposta di emendamento si propone di modificare tale comma specificando che in assenza di attraversamenti ciclabili gli attraversamenti pedonali possono essere utilizzati dai ciclisti solo se attraversati a piedi non in bicicletta.

Articolo 70

Si condivide la posizione della proposta di emendamento C. 24 Brambilla che prevede la soppressione del servizio di piazza con veicoli a trazione animale. Unica eccezione è quella di considerare tale opportunità all'interno dei parchi e nelle zone montane che prevedono l'utilizzo di slitte per gli spostamenti

Articolo 85 (Servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone)

comma 2 lettera g

Come rilevato nel precedente articolo 70, essendo a favore dell'eliminazione del trasporto a trazione animale, tale disposizione deve essere prevista solo per il traino delle slitte

Art. 115 (Requisiti per la guida dei veicoli e la conduzione di animali)

Comma 2

Lettera a) e lettera b): si ritiene che l'attuale articolato non necessiti di modifiche in quanto garantisce la possibilità di elevare il limite di età attraverso specifici controlli annuali. Non si ritiene utile innalzare i limiti di età previsti vista anche la particolare natura dei mezzi menzionati nell'articolo

Art. 171 (Uso del casco protettivo per gli utenti di veicoli a due ruote)

Comma 1

Si ritiene che la proposta di obbligare l'utilizzo di un abbigliamento tecnico sia per il conducente che per i passeggeri di ciclomotori e motoveicoli sia da ritenere eccessivo per i seguenti motivi:

- occorre differenziare la proposta in base alle prestazioni del mezzo utilizzato, ritenendo opportuno escludere da tal proposta tutti i ciclomotori sino a 50 centimetri cubici;
- in secondo luogo il termine generico abbigliamento tecnico non identifica la tipologia specifica di capi tecnici da introdurre come obbligatori
- appare eccessivo estendere l'obbligo dell'abbigliamento tecnico al passeggero che potrebbe essere disposto solo per la percorrenza di autostrade ed extraurbane principali

Art. 182 Circolazione dei velocipedi

Comma 1 bis

Non si ritiene necessario e condivisibile l'emendamento della proposta Schullian C. 219 in quanto tale scelta potrebbe accrescere i pericoli e i rischi già presenti nella circolazione urbana soprattutto perché il provvedimento proposto ha ad oggetto solo alcune aree della città, creando così confusione negli utenti della strada. Inoltre la guida contromano garantita ai ciclisti amplifica i rischi nei sensi unici negli incroci e nelle rotatorie.

Comma 9 ter

Non si condividono le proposte De Lorenzis C. 1051 e Scagliusi C. 1368 per le motivazioni già indicate nell'articolo 7

Articolo 188 (Circolazione e sosta dei veicoli al servizio di persone invalide)

Comma 3

Si condivide l'emendamento Scagliusi, in quanto indispensabile per regolamentare in modo uniforme l'occupazione di aree di sosta o di parcheggio a pagamento oggi regolamentate dalle singole delibere comunali. Inoltre sarebbe opportuno svincolare la possibilità di occupare senza costi tali aree indipendentemente dalla disponibilità o meno dei posti riservati agli invalidi in

quanto l'effettiva disponibilità del posto riservato riservato risulta di difficile accertamento da parte delle autorità preposte.

Di seguito si indicano tutti gli emendamenti condivisi così come proposti:

- Articolo 10 c.2 lettera b) emendamento C. 1368;**
- Articolo 23 c.11, c. 12, emendamento C. 219;**
- Articolo 41 c.5 bis emendamento C. 219, c.10 emendamento C. 1366;**
- Articolo 54 c. 1 lettera g emendamento C. 1366;**
- Articolo 60 c. 2 emendamento C. 1366;**
- Articolo 93 c.1 bis, 1 ter, 1 quater e c.7 emendamento C. 1113;**
- Articolo 100 c.10 emendamento C.1113;**
- Articolo 115 c.3, 3 bis, 3 ter emendamento 1368;**
- Articolo 122 c.3 emendamento C.1113, c. 6 emendamento C. 1366, c. 8 emendamento C.1113;**
- Articolo 126 bis c.2 e c. 3 emendamento C. 1368;**
- Articolo 142 c. 6 bis, c. 12 quater emendamento C. 219;**
- Articolo 152 c.1 emendamento C. 1366;**
- Articolo 158 c. 4 bis emendamento C. 219, c. 5 emendamento C. 1366;**
- Articolo 168 c. 10 bis emendamento C. 1368, c. 10 ter emendamento C. 1187;**
- Articolo 173 c. 2 e c. 3 bis emendamento C. 1368;**
- Articolo 173 bis c. 1 e 2 emendamento C. 1368;**
- Articolo 175 c. 2 lettera a) emendamento C. 1051;**
- Articolo 193 c.2, 2 bis, emendamento C. 1366;**
- Articolo 201 c. 1 bis lettera g) bis emendamento C. 1368, lettera g) ter emendamento C. 219;**

PROPOSTE DI MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA VOLTE A PROMUOVERE LA MOBILITA' ELETTRICA E SOSTENIBILE

La nostra associazione opera per rimuovere gli ostacoli normativi che ancora si frappongono tra il consumatore e la scelta di una mobilità diversa da quella tradizionale. Il codice delle strade attuale, necessita di un adeguamento ai cambiamenti in atto. Il cittadino che opti per una mobilità differente deve trovarsi ad operare in un contesto normativo chiaro, privo di vuoti normativi, e che non crei discriminazioni con le altre forme di propulsione nei trasporti.

Adiconsum, unica associazione consumatori che fa parte dell'associazione Motus-e (la prima associazione italiana costituita su impulso dei principali operatori industriali, del mondo accademico e dell'associazionismo ambientale e d'opinione per favorire la transizione del settore nazionale dei trasporti verso l'adozione massiva di mezzi sostenibili, promuovendo la mobilità elettrica e divulgandone i benefici connessi alla tutela ambientale)

sta realizzando uno studio che valuti le possibili modifiche del CdS necessarie per regolamentare e utilizzare al meglio la mobilità elettrica, cardine principale della mobilità sostenibile.

In virtù di quanto rilevato Adiconsum presenta in questa sede non solo le proprie osservazioni sulle proposte di legge oggetto di discussione sopra indicate ma anche proposte di ricognizione degli ambiti di intervento e delle possibili norme da modificare o integrare, auspicando che i lavori parlamentari procedano per predisporre e garantire alle innovazioni cui stiamo assistendo nel settore mobilità una adeguata e complete cornice normativa. Chiediamo a questa Commissione di intervenire quindi anche su questa tematica che con i prossimi incentivi governativi dedicati all'acquisto di veicoli elettrici è di sicura attualità, convocando anche le organizzazioni rappresentative della mobilità elettrica come Motus- e Emob che potranno illustrare le necessità normative necessario ad un corretto uso della mobilità elettrica.

Di seguito indichiamo le principali tematiche da evidenziare e regolamentare, riproponendoci di entrare nel dettaglio dei singoli articoli del Codice della strada da emendare, se questa Commissione lo riterrà necessario, in una prossima audizione anche congiuntamente ad altre organizzazioni del settore veicoli elettrici.

Per ciò che attiene alle proposte che l'associazione intende portare avanti sono state individuate quattro aree di intervento principali:

1. CLASSIFICAZIONE DEI VEICOLI:

Le norme del codice della strada che attualmente disciplinano la classificazione dei veicoli presentano delle significative lacune. Il dettato normativo infatti non enuclea in modo chiaro quali siano le categorie di veicoli a motore diverse dai motori termici. In particolare, quando viene assunto come criterio per l'identificazione del veicolo la cilindrata dello stesso non viene fatto alcun riferimento a un criterio alternativo o comune per le altre categorie di veicoli che non dispongono di un motore termico. Allo stesso modo in diverse disposizioni viene assunto quale criterio di identificazione la velocità massima raggiungibile in piano. È evidente come tali previsioni di legge da un lato creino un vuoto normativo foriero di incertezze applicative, dall'altro generino delle situazioni di discriminazione. Adiconsum pertanto propone in tal senso una revisione delle norme del codice verso una classificazione dei veicoli che consideri anche quelli con propulsione alternativa al motore termico e provveda a disciplinare in modo univoco e paritario tutti gli aspetti necessari.

2. STAZIONI DI RICARICA E AREE DI SERVIZIO

Come è ben noto uno dei problemi che affligge lo sviluppo capillare della mobilità elettrica è rappresentato dall'autonomia limitata dei veicoli. Tuttavia bisogna rilevare che al di là dei limiti tecnologici, sempre più in vista di superamento, un grande problema è legato alla predisposizione sul tutto il territorio nazionale di postazioni di ricarica aperte al pubblico. Per la massima diffusione della mobilità elettrica gli investimenti effettuati dai players leader nel mercato elettrico, sebbene apprezzabili, non possono bastare. Un volano di grande impatto sul sistema risiede senz'altro nella possibilità di convertire, o semplicemente affiancare, alle attuali stazioni di servizio, punti di ricarica per i veicoli. È necessario che anche i privati gestori delle aree possano investire in tali opere ma ciò si rende possibile solo all'interno di un quadro normativo adeguato. Sulla base di quanto rilevato appare pertanto necessaria una rivisitazione delle norme del codice che disciplinano le aree di servizio qualificate come pertinenze delle strade ex art. 24.

3. SEGNALETICA STRADALE

La sempre più forte presenza sulle strade di veicoli elettrici dovrà essere accompagnata anche da una rivisitazione delle norme che regolano la segnaletica orizzontale e verticale.

A titolo esemplificativo e non esaustivo:

- dovranno, ad esempio, essere introdotti dei logotipi per indicare la presenza di punti di ricarica;

- nelle aree di sosta così come nei parcheggi urbani sarebbe opportuna la previsione di parcheggi riservati anche fuori dalle aree di ricarica delineati con apposita segnaletica orizzontale;

4. TARGHE DI IMMATRICOLAZIONE

Uno dei punti nevralgici della mobilità sostenibile nell'attuale fase di necessaria convivenza con i veicoli tradizionali a propulsione termica risiede nella possibilità di individuare con certezza e con facilità i veicoli elettrici. A tal fine si propone una revisione dell'attuale sistema di immatricolazione dei veicoli con la predisposizione di un sistema di targhe specifiche (sigle o colori diversi) per i veicoli elettrici. La possibilità di individuare con certezza il veicolo da parte degli agenti delle polizie locali e municipali contribuisce in modo decisivo alla certezza dell'applicazione delle sanzioni previste per la violazione di norme che favoriscono i veicoli non inquinanti.