



Esame delle proposte di legge

*C.24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C.1358 Meloni, C.1366 Maccanti, C.1368 Scagliusi,
di modifica del codice della strada*

**IX Commissione Trasporti, Poste e
Telecomunicazioni della Camera**

Roma, 15 marzo 2019

Onorevole Presidente, Onorevoli Deputati,

desideriamo in primo luogo ringraziarVi per l'attenzione che ci vorrete riservare nell'ambito delle diverse proposte di legge di modifica al codice della strada attualmente all'esame della Vostra Commissione.

L'ANAV, da sempre attenta per vocazione statutaria a promuovere lo sviluppo della mobilità collettiva con autobus come la più adeguata soluzione ai problemi della congestione del traffico, dell'inquinamento ambientale (atmosferico ed acustico), della sicurezza del trasporto e della riduzione dell'incidentalità, dello sviluppo urbano sostenibile, ed a favorire, quindi, misure utili all'evoluzione della mobilità collettiva e sostenibile, sente il dovere di contribuire con idee e proposte, all'approfondimento dei temi di grande rilevanza, altresì al fine di favorire interventi di rilancio e sviluppo del trasporto di persone con autobus nei suoi diversi settori.

Con questo spirito chiediamo di sottoporre all'attenzione di codesta Commissione le nostre proposte che, auspichiamo, possano essere condivise ed adottate. In particolare suggeriamo di prendere in considerazione la possibilità di apportare modifiche alle proposte di legge in merito alle caratteristiche costruttive dei veicoli, all'età massima per il possesso della patente, alla circolazione delle biciclette in condivisione con il trasporto pubblico. Si suggerisce inoltre l'inserimento di nuove previsioni riguardanti la regolamentazione della circolazione nei centri urbani ed il noleggio di autobus senza conducente.

Presentazione

L'Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV), aderente a Confindustria, dal 1944 rappresenta le imprese private che operano nei diversi segmenti del trasporto di persone con autobus: trasporto pubblico locale, noleggio autobus con conducente e autolinee a lungo raggio, tre settori di grandissimo rilievo economico, occupazionale e sociale che generano più di **10.000 milioni di euro di fatturato**, erogano ogni anno **6.000 milioni di km di percorrenze** tramite **5.000 aziende, 74.700 autobus, 112.600 addetti**. L'ANAV rappresenta il 40% circa dei valori complessivi del trasporto con autobus.

Promuovere il trasporto con autobus significa incentivare comportamenti virtuosi che favoriscono la decongestione del traffico automobilistico e l'abbattimento delle emissioni inquinanti, migliorare la qualità della vita nei centri urbani, assicurare ai cittadini maggiore flessibilità nell'offerta di trasporto, aumentare la sicurezza stradale e ridurre il costo degli spostamenti per la collettività. L'autobus è infatti ecologico, sicuro, economico, flessibile e accessibile. Considerando 1,5 passeggeri per auto (ipotesi ottimistica considerando che il riempimento medio fornito dal CNIT è di 1,3) e 40 per gli autobus, l'autobus emette infatti in rapporto ai passeggeri trasportati emissioni di gran lunga inferiori rispetto alle auto. La tecnologia Euro VI ha permesso di risultare vincente su ogni tipologia di auto. Un autobus Euro VI inoltre, rispetto ad un'auto diesel Euro 6, come dimostrato dall'istituto di ricerca norvegese TØI e il VTT, Ministero dei Trasporti Svedese, emette minori emissioni di NOx anche in valore assoluto.

Anche dal punto di vista dell'incidenza sui volumi di traffico veicolare l'autobus risulta essere marginale rispetto al totale del traffico circolante. Ad esempio, nel centro storico di Roma, contesto in cui a causa della compresenza di autobus adibiti a servizio di trasporto pubblico locale, autobus turistici e autobus di tipo open, la concentrazione risulta essere tra le più elevate d'Italia, la somma dei volumi di traffico di tutte e tre queste classi veicolari incide solamente per un valore di poco superiore al 5%.

Per quanto riguarda la sicurezza, l'autobus risulta essere di gran lunga il mezzo di trasporto più affidabile, con dei valori di mortalità paragonabili al treno, mezzo considerato intrinsecamente sicuro. La mortalità associata all'utilizzo dell'auto è infatti stimata intorno a 3,5 avvenimenti per miliardo di pass.km, quella dell'autobus inferiore a 0,1 avvenimenti ogni miliardo di passeggeri.km. Il confronto risulta essere ancora più schiacciante se effettuato nei confronti dei mezzi a due ruote.

1) Proposte relative ai disegni di legge C.24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C.1358 Meloni, C.1366 Maccanti, C.1368 Scagliusi per la modifica del codice della strada

Di seguito si rappresentano i suggerimenti di ANAV riguardo le proposte di legge con particolare riferimento a:

➤ ***Disegno di Legge C 1366 Maccanti***

• **Art.2 - Segnalazione acustica del mancato azionamento del freno di stazionamento**

La proposta di modifica introduce il principio per cui tra le caratteristiche generali costruttive e funzionali dei veicoli a motore appartenenti alle categorie M, M1, M2 e M3 di cui all'articolo 47, comma 2, lettera b), del Codice della Strada, deve essere considerata anche la presenza di un dispositivo di segnalazione acustica, collocato all'interno dell'abitacolo, che si attiva in caso di mancato azionamento del freno di stazionamento a veicolo spento.

Per quanto condivisibile la finalità indirizzata ad aumentare sempre più la sicurezza dei veicoli, è auspicabile che ogni novità costruttiva sia riferita ai veicoli di nuova immatricolazione, al fine di scongiurare problemi di incompatibilità tecnica con il veicolo già in circolazione nonché difficoltà pratiche all'adeguamento dei milioni di veicoli in circolazione (di cui quasi 100.000 autobus). L'entrata in vigore del nuovo obbligo dovrebbe inoltre prevedere le necessarie tempistiche di adeguamento dei veicoli di nuova produzione da parte dei costruttori.

Emendamento

All'art. 2 del "*Segnalazione acustica del mancato azionamento del freno di stazionamento*" del DDL 1366 inserire le seguenti integrazioni evidenziate:

– Comma 1: "*Tra le caratteristiche generali costruttive e funzionali dei veicoli a motore **di prima immatricolazione** appartenenti alle categorie M, M1, M2 e M3 di cui all'articolo 47, comma 2, lettera b), del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, deve essere considerata anche la presenza di un dispositivo di segnalazione acustica, collocato all'interno dell'abitacolo, che si attiva in caso di mancato azionamento del freno di stazionamento a veicolo spento.*";

– Comma 2: "*Il Governo, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede ad adeguare l'appendice V al titolo III del regolamento di cui al decreto del Presidente*

della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, al comma 1 del presente articolo e ad adottare le disposizioni necessarie per la sua attuazione, **comprese le tempistiche di entrata in vigore del nuovo obbligo.**”

➤ **Disegno di Legge C. 219 Schullian**

- **Commento alla proposta di modifica dell’art. 115 comma 2 lettera b) C.d.S. - Innalzamento limite età massima consentita per poter guidare autobus.**

Il vigente articolo 115 comma 2, lettera b), del Codice della strada fissa a 60 anni il limite anagrafico per poter guidare autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di persone, con la previsione che tale limite possa essere elevato, anno per anno, fino a 68 anni qualora il conducente consegua uno specifico attestato sui requisiti fisici e psichici a seguito di visita medica specialistica annuale, con oneri a carico del richiedente, secondo le modalità stabilite nel regolamento.

La proposta di modifica prevede di innalzare da 60 anni a 65 anni l’età massima consentita per poter guidare i suddetti veicoli; nonché ad innalzare anche il vigente limite di 68 anni – a nostro parere già eccessivo - fino al compimento dei 70 anni qualora il conducente consegua lo specifico attestato sui requisiti fisici e psichici.

La mansione della guida professionale degli autobus adibiti al trasporto di persone è notoriamente caratterizzata da particolare gravosità, tale da essere considerata, non a torto, “usurante”. Il settore richiede che vengano mantenuti i limiti anagrafici attualmente in vigore a garanzia degli standard di sicurezza riconducibili anche ai limiti anagrafici imposti ai conducenti professionali. Peraltro, si ritiene che una modifica nel senso su proposto dal DDL in commento, non sia in linea, e mal si concili, con i provvedimenti recenti in materia previdenziale assunti dal nostro Paese.

- **Art.2 - (Modifiche agli articoli 6 e 7 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di circolazione delle biciclette)**

L’art.7, comma 1, lett. i) del Codice della Strada prevede la possibilità per i comuni nei centri abitati di riservare strade alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto, al fine di favorire la mobilità urbana. L’art. 2, comma 2, del DDL c.219 introduce la possibilità che tra le suddette tipologie di veicoli vi siano anche le biciclette, ove sussistano idonee condizioni di sicurezza. Tale previsione è inoltre ripresa con una formulazione un po’ diversa ma simile nella sostanza **dall’Art. 1, comma 1 lett. c) DDL C.1051 De Lorenzis.**

Gli effetti delle suddette proposte rischiano di interferire con la circolazione di veicoli adibiti al trasporto collettivo. Ammesso che vi possano essere dei casi in cui sussistono le idonee condizioni

di sicurezza nella convivenza tra veicoli per il trasporto collettivo e biciclette, la circolazione promiscua potrebbe provocare un forte rallentamento dei primi, con conseguenze negative sul servizio pubblico, riducendone l'attrattività. Obiettivo delle corsie riservate è infatti rendere il più veloce possibile la circolazione dei mezzi in servizio pubblico, al fine di offrire un servizio maggiormente competitivo rispetto all'auto privata.

Si propone dunque di valutare nel senso sopra indicato gli effetti delle suddette due proposte di modifica.

2) Proposte ANAV

➤ Strumenti di pianificazione della mobilità – Disposizioni in materia di regolamentazione della circolazione nei centri abitati

I principi e criteri individuati dalle proposte di legge guardano al riordino della normativa concernente gli strumenti di pianificazione della mobilità, della circolazione e della sicurezza stradale, con la finalità di rendere più efficiente e sostenibile la mobilità urbana. In tale ambito, si colloca l'esigenza di chiarire, ai sensi di quanto già previsto dalla Direttiva n. 3816 del 21 luglio 1997, gli ambiti di esenzione ed esclusione dall'applicazione delle tariffe di accesso e sosta nelle Zone a Traffico Limitato urbane di cui all'articolo 7, comma 9 del D.Lgs. n. 285/1992. In particolare, per quanto concerne *i servizi pubblici di linea* si tratta di servizi che generano costi sociali ambientali e da incidentalità al chilometro di gran lunga inferiori sia a quelli delle automobili che a quelli del trasporto aereo. Data, pertanto, la rilevanza sociale dei servizi autorizzati - da qualsiasi ente competente, ivi compresi quelli regionali, nazionali ed extranazionali - in quanto finalizzati al raggiungimento degli obiettivi di miglioramento della viabilità e di tutela del patrimonio ambientale, si ritiene debbano essere esclusi dall'assoggettamento alle tariffe di accesso e circolazione nelle ZTL. Adottare politiche volte ad aumentare la velocità commerciale dei mezzi pubblici consentirebbe non solo, come sopra evidenziato un efficientamento dell'azienda e un contenimento dei costi a carico della collettività ma anche e, soprattutto, un miglioramento della mobilità nel suo complesso con conseguenti miglioramenti della vivibilità dei nostri centri urbani.

In tale contesto, occorrerebbe, altresì, demandare ad un decreto legislativo l'introduzione a livello nazionale di criteri e limiti comuni al potere delle amministrazioni locali di restrizione e tariffazione degli accessi, della circolazione e della sosta nelle ZTL urbane a carico degli autobus in servizio di noleggio con conducente. Si tratta di razionalizzare, informando a principi di proporzionalità e non discriminazione rispetto ad altre modalità di trasporto, i sistemi di regolazione del traffico urbano attualmente vigenti - estremamente eterogenei per criteri applicativi e livelli di tariffe (il potere di

imposizione dei comuni è, di fatto, illimitato) - in un'ottica di migliore pianificazione della circolazione veicolare e di reale tutela dell'ambiente, invece che di mero prelievo a carico delle imprese. Si propone quindi una modifica all'art. 7, comma 9 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 attraverso il seguente emendamento.

Emendamento

All'articolo 7, comma 9 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo l'ultimo periodo, sono aggiunti i seguenti periodi:

“Sono esentati dal pagamento di qualsiasi somma, in caso di accesso, circolazione e fermata all'interno delle zone a traffico limitato, gli autobus adibiti a servizi di trasporto pubblico di linea, in ambito sia nazionale che internazionale, da qualsiasi ente autorizzati. Per gli autobus adibiti a servizi di noleggio con conducente ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, con Direttiva emanata dalla Direzione Generale per la Sicurezza Stradale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sentita la Conferenza Stato – Città ed Autonomie Locali, sono individuati, ai sensi dell'articolo 12, comma 2 del decreto legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito con modificazioni dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, criteri uniformi di determinazione della somma di cui al precedente quarto periodo secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità, gradualità e non discriminazione rispetto ad altre modalità di trasporto, tenendo conto dell'impatto ambientale e di traffico dei predetti veicoli in rapporto ai passeggeri trasportati e rispetto a modalità alternative di trasporto”.

“La Direttiva della Direzione Generale per la Sicurezza Stradale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di cui al precedente comma deve essere adottata entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge”.

➤ Locazione di autobus senza conducente

L'istituto della locazione senza conducente ha formato oggetto di recenti modifiche intervenute nell'ordinamento nazionale. In particolare, l'articolo 27 del DL 50/2017, recante “Misure sul trasporto pubblico locale”, al comma 10, prevede che: “All'articolo 84, comma 4, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (codice della strada), dopo le parole, "trasporto di persone" sono inserite le seguenti: "i veicoli di cui all'articolo 87, comma 2, adibiti ai servizi di linea di trasporto di persone”. La citata novella di legge comporta che possono essere locati senza conducente anche gli autobus e i filobus destinati ai servizi di linea per il trasporto di persone. La nuova norma non risulta, tuttavia, coordinata con la regolamentazione inerente all'immatricolazione e il rilascio delle carte di circolazione per gli autobus in locazione senza conducente, circostanza

questa che comporta alcuni ostacoli di natura operativa, limitando un ricorso efficace a questa norma.

Nei segmenti di settore del TPL e dei servizi interregionali di competenza statale, tale fattispecie ha peraltro diverse ricadute attuative che, allo stato attuale, non consentono di disporre di un quadro normativo e regolatorio agevole per le imprese. Sarebbe utile, infatti, un intervento idoneo finalizzato ad un coerente e ordinato ricorso dello strumento normativo di che trattasi. In tal senso si propone una modifica alle norme del codice della strada che renda utilizzabile l'istituto.

Emendamenti

“All’art. 93, comma 2 del D.Lgs 285/1992 è inserito il seguente periodo:

« , ovvero del locatario semplice nei casi di locazione senza conducente dei veicoli di cui all’art. 87 comma 2, adibiti ai servizi di linea di trasporto persone. Nei casi di locazione senza conducente si applicano le specificazioni di cui all’articolo 84 comma 5. »;

“All’art. 84, comma 5 del D.Lgs 285/1992 è inserito il seguente periodo:

«Per i veicoli di cui all’articolo 87, comma 2, l’immatricolazione può avvenire a nome del locatore, ma con specifica annotazione sulla carta di circolazione del nominativo del locatario e della data di scadenza del relativo contratto. In tale ipotesi, la immatricolazione viene effettuata in relazione all’uso terzi di servizio di linea cui il locatario intende adibire il veicolo e a condizione che lo stesso sia in possesso del titolo e dei requisiti prescritti. In tale fattispecie, si considera intestatario della carta di circolazione anche il locatario. Le indicazioni di cui sopra sono riportate nella iscrizione al P.R.A. ».

Roma, 15 marzo 2019