

EMENDAMENTO A.C.2500

LUNGHEZZA MASSIMA AUTOSNODATI E FILOSODATI

Articolo 200

Dopo il comma 7 è aggiunto il seguente 7-bis:

7-bis - All'articolo 61, comma 2, del D.lgs. 30 aprile 1992 n. 285 il secondo capoverso è sostituito dal seguente: "gli autosnodati e filosnodati adibiti a servizio di linea per il trasporto di persone destinati a percorrere itinerari prestabiliti possono raggiungere la lunghezza massima di 18,75 m. Su richiesta del produttore dei veicoli adibiti al servizio pubblico per il trasporto di persone o dell'Ente proponente la realizzazione del sistema di trasporto il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti può concedere deroga ai limiti di massa e lunghezza, anche sino a 24 metri, consentendone l'omologazione, purché non si arrechi pregiudizio alle condizioni di traffico e alla sicurezza operativa.

Motivazione

L'emendamento in questione è finalizzato ad adeguare le disposizioni del Codice della strada alle norme sulle sagome limite dei veicoli introdotte dalla Direttiva europea 2002/7/CE del 18 febbraio 2002 e dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 12 settembre 2003 che la recepisce "Recepimento della direttiva 2002/7/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 febbraio 2002, che modifica la direttiva 96/53/CE del Consiglio che stabilisce per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale ed internazionale ed i pesi massimi autorizzati nel internazionale, della alla direttiva 96/53/CE" che già prevedeva per gli autotreni e gli autosnodati una lunghezza pari a 18,75 m. (art. 1.1 comma h)

Ammettere per gli autosnodati e filosnodati lunghezze superiori a quelle attualmente previste dal codice della strada (18.00) e conformi a quanto previsto dalle direttive europee, oltre a non determinare alcun problema di sicurezza o di circolazione, apporta immaginabili benefici in termini di risorse umane (un solo autista guiderebbe un veicolo con una capacità maggiore), passeggeri trasportati e, più in generale, miglioramento delle performance offerte. È solo il caso di evidenziare che in Europa è già possibile immatricolare veicoli snodati di tali lunghezze (in Francia, Germania, Belgio, Svizzera) non essendo prevista nessuna restrizione a riguardo.

Inoltre, le innovazioni tecnologiche oramai consentono di avere sistemi di trasporto con veicoli su gomma a trazione elettrica di lunghezze superiori a 18,75 metri da potere utilizzare su linee specifiche ad alta capacità di trasporto ben definite ed autorizzate.

Il testo proposto per l'estensione sino a 24 metri, consentirebbe, quindi, di poter fare circolare in Italia, così come avviene in ormai quasi tutti gli altri paesi dell'Unione Europea, veicoli con caratteristiche particolari; peraltro si evidenzia che la deroga può inoltre contenere prescrizioni relative all'esercizio, alle quali è subordinata l'omologazione dei veicoli, in sede di verifica della circolabilità su tratte definite e regolamentate della linea di trasporto pubblico di persone. Si segnala, altresì, che l'utilizzo di veicoli snodati di 24 metri, consentirebbe una maggiore capacità di

trasporto secondo le nuove disposizioni dettate dall'emergenza COVID 19, riducendo parzialmente le perdite economiche subite dalle aziende di TPL.

La suddetta proposta di integrazione è allineata al Codice della strada austriaco, il riferimento è: Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Kraftfahrgesetz 1967, Fassung vom 04.02.2019 – cioè – Testo Unico della legge federale: intera disposizione legale per la legge sui veicoli a motore 1967, versione del 04.02.2019].

EMENDAMENTO A.C.2500

MASSA COMPLESSIVA VEICOLI

Articolo 200

Dopo il comma 7 è aggiunto il seguente 7-bis:

7-bis - All'articolo 62, comma 3, del "Nuovo codice della strada" D.lgs. 30 aprile 1992 n. 285 sono apportate le seguenti modifiche:

- a) al primo capoverso, dopo le parole *"la massa complessiva a pieno carico del veicolo isolato non può eccedere 18 t se si tratta di veicoli a due assi"* sono aggiunte le seguenti: *"ad alimentazione tradizionale e 19 t se si tratta di veicoli a due assi ad alimentazione alternativa;*
- b) al secondo capoverso, dopo le parole *"Qualora si tratti di autobus o filobus a due assi destinati a servizi pubblici di linea urbani e suburbani la massa complessiva a pieno carico non deve eccedere le 19 t"* sono aggiunte le seguenti *"nel caso di veicoli ad alimentazione tradizionale e le 20 t nel caso di veicoli ad alimentazione alternativa.*

Motivazione

Il Ministero dell'Interno con la Circolare del 16 luglio 2019 prot. 300/A/6319/19/108/5/1 ha fornito chiarimenti in merito la corretta interpretazione dei commi 2 bis e 5, art. 167 Codice della Strada; relativamente alle ipotesi di eccedenza di peso riscontrate nei confronti di veicoli adibiti a trasporto cose ad alimentazione alternativa.

L'art. 167 comma 2-bis, con riferimento ai veicoli adibiti a trasporto cose ad alimentazione alternativa (metano, elettrica, ibrida ecc.) di massa superiore alle 10 tonnellate, prevede che possano circolare con una eccedenza del 15% rispetto alla massa indicata nella carta di circolazione, purché tale eccedenza non superi il limite del 5% + 1 tonnellata di detta massa. Ciò in ragione del fatto che tali veicoli risultano più pesanti di quelli ad alimentazione tradizionale.

Per quanto concerne i veicoli adibiti al trasporto persone, il Codice della Strada in Italia fissa in 18000 kg la Massa Totale per gli autobus interurbani (Classe II e Classe III) ed in 19000 kg quella degli autobus urbani (Classe I). Tali valori risultano estremamente limitativi nel caso di alimentazioni alternative.

La crescente richiesta di autobus alimentati con combustibili alternativi (metano, idrogeno, elettrico, ibridi) viene, infatti, fortemente condizionata dalle caratteristiche ponderali dei veicoli che per ragioni costruttive hanno una massa a vuoto molto più alta dei veicoli esclusivamente alimentati a gasolio. Tale limitazione riduce il numero di passeggeri trasportati. Considerando anche la differenza di costo fra le due tipologie veicolari, per le aziende del trasporto pubblico diventa quindi molto oneroso indirizzarsi verso scelte di minore impatto ambientale.

Per quanto sopra esposto si chiede, per gli autobus ad alimentazione alternativa (elettrica, ibrida, metano, ecc.), un provvedimento che autorizzi un peso massimo incrementato di 1000 kg con

adeguato incremento della massa sull'asse motore in analogia a quanto già attuato da altri paesi europei.

Resta inteso che i veicoli dovranno essere certificati con omologazione europea a totale copertura delle prescrizioni di sicurezza che impattano sulle masse maggiorate.