

Alla c.a. degli Onorevoli membri delle Commissioni

VII e IX della Camera dei Deputati

Audizione Decreto legge N. 121 del 10 settembre 2021

L'Associazione Motus-E, rappresentata dal Senior Advisor Ing. Dino Marcozzi, ritiene importante, data la salienza del veicolo normativo in oggetto, cogliere questa opportunità per colmare alcuni possibili vuoti e lacune inerenti la mobilità elettrica.

Le istanze su cui si ritiene necessario un intervento modificativo sono:

- **La Revisione di alcuni articoli del Codice della Strada:** *Motus-E, in collaborazione con Adiconsum (nostro partner), ha elaborato un documento che rappresenta l'esito di un processo di analisi e studio sulle norme del Codice e del suo Regolamento Attuativo. Lo studio condotto ha avuto come scopo primario quello di individuare quali siano le aree di intervento che ad oggi richiedono un urgente ripensamento e quali siano le conseguenti e opportune modifiche e/o integrazioni delle norme di legge, necessarie non solo per promuovere e favorire una nuova mobilità eco-sostenibile ma per evitare pericolosi vuoti di tutela cui i cittadini consumatori potrebbero andare incontro, ponendo particolare attenzione alla tutela di chi già utilizza la mobilità elettrica. Partendo da tutti gli articoli presi in considerazione all'interno del documento, si è proceduto poi con la realizzazione di una sintesi dello stesso e si sono individuati 4 articoli che riteniamo di primaria importanza e coerenti con il dettato del presente Decreto.*
 - Art. 47. Classificazione dei veicoli
 - Art.50 bis Velocipedi elettrificati
 - Art. 52. Ciclomotori
 - Art 158 - Divieto di fermata e sosta dei veicoli (comma 1 lettera h bis; comma 2 lettera o)

- **La possibilità di prevedere l'aumento della massa totale a terra ammessa per gli autobus a trazione alternativa:** *Gli autobus a trazione alternativa si caratterizzano per essere equipaggiati con sistemi di alimentazione che ne incrementano la tara. Gli autobus elettrici, la cui domanda sta crescendo sempre di più anche nel nostro Paese, sono dotati di batterie a tetto che gravano sulla struttura con un peso di qualche centinaia di chili; lo stesso si può dire per gli autobus a trazione ibrida totale o mild hybrid. Anche nel caso degli autobus a metano si ha un incremento analogo del peso del veicolo a vuoto, derivante nel*

caso specifico dai serbatoi del gas, installati anch'essi a tetto. Si ritiene che l'incremento proposto, pari a 1000 kg sull'MTT e sulla portata dell'asse posteriore, rappresenti un adeguamento congruo, in linea con la tendenza dei maggiori paesi europei e allo stesso tempo senza conseguenze sulla sicurezza dei veicoli, progettati per tenere conto di condizioni più severe rispetto a quelle in cui sono impiegati.