


Confartigianato
Trasporti

Camera dei Deputati

XVIII Legislatura

Commissioni riunite

VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici)

IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

Audizione Confartigianato Trasporti

A.C. 3278

"Conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali"

Roma, 27 settembre 2021

Premessa

Confartigianato Trasporti esprime un giudizio completamente positivo sul decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 (cosiddetto DL Infrastrutture e Trasporti) contenente disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.

Il provvedimento riveste molta importanza per Confartigianato Trasporti, in quanto introduce norme che riguardano direttamente il settore dell'autotrasporto e della logistica e allo stesso tempo investe altri settori rappresentati in seno alla Confartigianato Imprese, quale è quello dell'autoriparazione e delle officine private.

Da una lettura generale del decreto emerge che l'intervento legislativo si occupa del macro-comparto infrastrutture e di quasi tutti i settori del comparto trasporti (marittimo, ferroviario, stradale e autostradale), ma gli aspetti su cui concentriamo la nostra analisi sono quelli di interesse per l'artigianato e la piccola e media impresa che Confartigianato rappresenta.

Pertanto, di seguito, forniamo alcune considerazioni in riferimento alle disposizioni finalizzate ad aggiornare il Codice della Strada, le norme complementari al Codice e la normativa sull'autotrasporto.

In particolare, si evidenziano: l'articolo 1 "Disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti" e l'articolo 5 "Disposizioni urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Consiglio superiore dei lavori pubblici e in materia di incentivi per funzioni tecniche".

Compiendo un'analisi più approfondita del testo e procedendo per tematica, diverse sono le disposizioni meritevoli di commento.

Trasporti

L'art. 1, comma 1, lettera b) 1) modifica l'art. 61 del Codice della Strada, prevedendo che il complesso veicolare autorizzato alla circolazione possa avere una lunghezza massima fino a 18 metri, rispetto ai 16,50 metri consentiti fino ad ora.

La modifica inerente alla sagoma limite ha un evidente importante riflesso per l'autotrasporto professionale di cose. Ciò significa che gli autoarticolati possono avere la lunghezza massima di 18 metri (rispetto ai 16 metri e mezzo precedenti). La norma è riferita esclusivamente alla circolazione in Italia, pertanto solamente sul territorio nazionale i semirimorchi più lunghi di 1,5 m rispetto alle dimensioni standard dell'UE potranno circolare senza essere considerati "eccezionali per sagoma". La circolazione all'estero, invece, è e resta consentita come veicolo eccezionale e quindi soggetta alle solite autorizzazioni dei proprietari delle strade negli altri Stati UE o non-UE.

Con la norma viene liberalizzata la circolazione degli autoarticolati a 18 metri, avviando di fatto una innovazione nel trasporto nazionale di merci.

La sperimentazione del progetto P18 ha avuto sicuramente il merito di far apprezzare i benefici in termini di ottimizzazione dei carichi e i possibili risvolti positivi in tema di minori emissioni e sostenibilità ambientale.

È chiaro che bisognerà capire come questo si concilierà e inciderà nel contesto infrastrutturale e viario italiano, laddove innumerevoli carenze che determinano vere e proprie emergenze di viabilità in tanti territori del Paese sono all'ordine del giorno.

L'art. 1, comma 5, lettera b) 1) e 2) stabilisce finalmente la modalità per comprovare la qualificazione iniziale e la formazione periodica, ai fini del possesso della CQC da parte di titolare di patente di guida rilasciata in Italia, mediante la sola apposizione sulla patente del codice unionale armonizzato "95", senza dover più produrre un documento a parte.

L'art. 5, comma 11, modifica la lettera f), comma 1, dell'art. 10 del d.lgs. 284/2005 introducendo disposizioni relative al funzionamento del Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori di merci per conto di terzi, che opera nell'ambito del Dipartimento per i trasporti dello stesso MIMS con un chiaro obiettivo di semplificazione.

La norma rivede, specificandolo, uno dei requisiti da dimostrare per la rappresentanza delle associazioni dell'autotrasporto all'interno del Comitato stesso.

Tale previsione, a corollario dell'esigenza maturata negli ultimi anni da più parti di semplificazione del Comitato Centrale, che è l'organo di governo dell'Albo Nazionale degli Autotrasportatori, rientra tra le disposizioni urgenti che il MIMS mette in campo per la migliore organizzazione e funzionalità della struttura ministeriale. Nello specifico, la modifica introduce un paletto restrittivo per la Confederazione (a cui l'associazione di categoria aderisce) che deve aver fatto parte dell'Assemblea Generale del CNEL almeno per tre mandati negli ultimi cinque e può indicare solo e soltanto una associazione di categoria dell'autotrasporto merci, che a sua volta deve possedere tutti i requisiti previsti dalla norma per l'accreditamento.

Attualmente, oltre ai soggetti istituzionali previsti, fanno parte del Comitato ben 13 associazioni di categoria degli autotrasportatori, ivi compresi i rappresentanti del movimento cooperativo che nell'attuale procedimento di rinnovo – qualora non si applicasse la norma in questione – sembrerebbero "proliferare" fino a 18 associazioni.

La parcellizzazione della rappresentanza di categoria già ora ha portato spesso a uno stallo nelle attività del Comitato essendo necessario, per definire le azioni con la dovuta maggioranza, un difficile lavoro di coordinamento e contemperamento delle diverse istanze provenienti dal variegato mondo associativo.

Pur preservando una ampia rappresentanza da parte sia del mondo delle imprese artigiane sia delle imprese più strutturate, e quindi una articolazione della rappresentanza che garantisca la pluralità degli interessi coinvolti, la normativa – tenuto conto dell'attuale stato delle associazioni di categoria esistenti e aderenti alla Confederazione rappresentata in seno al Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro – riduce il numero delle associazioni di categoria presenti nel Comitato Centrale.

La nuova struttura del Comitato che si è delineata, pertanto, risulta più confacente alle reali esigenze del mondo dell'autotrasporto.

Infatti, senza incidere sulla reale rappresentanza della categoria – poiché di fatto non cambierebbero i requisiti sostanziali che ne sono alla base – anzi procedendo a un rafforzamento della stessa rappresentanza attraverso un adeguato processo di sintesi, la norma di semplificazione del Comitato garantisce una maggiore efficacia ed efficienza dell'azione dello stesso a tutto vantaggio delle imprese.

Revisioni dei veicoli pesanti

L'art. 1, comma 1, lettera c) modifica l'art. 80, comma 8 del Codice della Strada, introducendo la possibilità di affidare ai privati oltre la revisione dei veicoli a motore, anche dei relativi rimorchi e semirimorchi.

Estremamente positiva la valutazione di Confartigianato anche rispetto a tale disposizione che, per quanto concerne i veicoli con massa superiore a 3,5 t, estende l'ambito delle revisioni che possono essere affidate alle imprese di autoriparazione, ricomprendendo anche i rimorchi e semirimorchi, finora esclusi. Con questa disposizione, che integra l'articolo 80, comma 8, del Codice della Strada, si elimina finalmente la lacuna normativa da tempo denunciata da Confartigianato e viene colmato e perfezionato il quadro legislativo vigente.

Innanzitutto valorizzando ed ampliando il ruolo e la funzione dei centri di controllo a supporto dell'Amministrazione per agevolare le operazioni di revisione a favore degli autotrasportatori, sempre a tutela degli utenti e della circolazione stradale.

Per Confartigianato Trasporti è ora fondamentale il coinvolgimento e il concorso delle Categorie direttamente interessate (Autotrasporto e Settore Revisioni) nella definizione delle disposizioni attuative della norma, affinché le stesse siano in grado di contemperare le reciproche esigenze dei comparti coinvolti e, al contempo, di rispondere in modo efficace alle prescrizioni legislative, nell'ottica del miglioramento del servizio e dei livelli di sicurezza stradale.

Per quanto concerne la tariffa per le revisioni dei veicoli con massa superiore a 3,5 t, si ritiene opportuno definire una misura congrua e proporzionata alla complessità dei relativi controlli tecnici, che andrà poi applicata con apposito decreto interministeriale, adottato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze.

Di grande importanza è anche lo sblocco della situazione degli ispettori per i centri revisione. In questo modo è stata finalmente e concretamente prevista l'istituzione delle commissioni di esame per l'abilitazione degli ispettori che svolgono gli accertamenti periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.

A breve, pertanto, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili deve, con apposito decreto ministeriale, individuare il numero e la composizione delle commissioni di esame, nonché i requisiti e le modalità di nomina dei relativi componenti ai fini degli esami di abilitazione degli ispettori. È stato anche definitivamente stabilito che le spese per la partecipazione agli esami di ispettore di revisione e per l'iscrizione e l'aggiornamento dell'iscrizione nel registro degli ispettori,

nonché quelle per il funzionamento delle commissioni esaminatrici e per le indennità da corrispondere ai componenti delle commissioni medesime sono a carico dei candidati all'esame e degli ispettori.

Per quanto concerne il comma 6, relativo all'attivazione delle Commissioni di esame presso le DGT della Motorizzazione per la valutazione di idoneità e la conseguente abilitazione degli ispettori in esito ai corsi di formazione di cui all'Accordo Stato-Regioni n. 65/CSR del 17 aprile 2019, Confartigianato richiede che fra i componenti delle richiamate Commissioni sia inserito un rappresentante delle Associazioni di Categoria. La presenza di tale rappresentante si ritiene necessaria e legittima in quanto la figura dell'ispettore è direttamente connessa e funzionale all'espletamento dell'attività dei centri di controllo.

Circolazione di prova

L'art. 1, commi 3 e 4 consente la circolazione di prova dei veicoli anche in deroga agli obblighi previsti dall'articolo 80 del Codice della Strada.

Confartigianato ha accolto favorevolmente la norma in commento con cui viene ammessa la circolazione di prova dei veicoli anche in deroga agli obblighi previsti dall'articolo 80 del Codice della Strada, per esigenze connesse a prove tecniche, ricomprendendo, quindi, l'ambito di attività delle imprese di autoriparazione.

Tale disposizione, infatti, recepisce le istanze reiteratamente sollecitate, consentendo di sanare in via definitiva la complessa e controversa questione dell'uso della targa prova sui veicoli immatricolati, fonte di notevoli criticità per le imprese del settore, attraverso una revisione *ad hoc* della normativa volta a riconoscere una prassi ormai consolidata e a garantire l'utilizzo di uno strumento indispensabile e funzionale ai fini dell'espletamento dell'attività degli autoriparatori. Si auspica la conferma della norma in sede di conversione in legge del DL n. 121/21.

Ora il sistema della autorizzazione alla circolazione di prova (c.d. targa prova) può essere utilizzata per la circolazione su strada sia dei veicoli non immatricolati e sia per quelli già muniti della carta di circolazione, ovvero di cui agli articoli 93 (autoveicoli, motoveicoli e rimorchi/semirimorchi), 110 (veicoli agricoli ammessi su strada) e 114 (macchine operatrici) o del certificato di circolazione di cui all'articolo 97 (ciclomotori), anche in deroga agli obblighi di revisione, ma sempre con la finalità che detti veicoli circolino su strada per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento.

Inoltre, sempre in tema di targa prova, è confermato l'obbligo di copertura assicurativa ai sensi delle vigenti norme in materia di responsabilità civile verso terzi, ma è precisato che dei danni cagionati dal veicolo in circolazione di prova, anche se munito della carta o del certificato di circolazione, risponde, ove ne ricorrono i presupposti, l'assicuratore dell'autorizzazione alla circolazione di prova.

Infine, è opportuna la previsione per cui, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge, si provvederà ad aggiornare l'intero corpo della normativa sulla targa prova, anche al fine di stabilire le condizioni e il numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili a ogni titolare.