

Memoria scritta

dell'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri (UNRAE)

in merito all'AC 3278

Disegno di Legge di 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

Commissioni riunite VIII - Ambiente, territorio e lavori pubblici e IX - Trasporti, poste e telecomunicazioni

Roma, 30 settembre 2021

Premessa

L'AC 3278 all'esame delle Commissioni riunite VIII - Ambiente, territorio e lavori pubblici e IX - Trasporti, poste e telecomunicazioni, recante 17 articoli, contiene 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.

Disposizioni di diretto interesse

- **Articolo 1 – Disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti.**

Tra le disposizioni di maggior interesse per l'UNRAE si annovera, primariamente, il disposto dell'articolo 1, che apporta una serie di modificazioni urgenti al Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (c.d. Codice della Strada).

Nel dettaglio, e per quanto di maggior interesse, viene consentita la sosta, a titolo gratuito, dei veicoli elettrici, che costituisce un valido strumento volto all'incentivazione dell'utilizzo – e quindi dell'acquisto – di detti veicoli.

Ancora, si estende a rimorchi e semirimorchi la facoltà di poter sottoporre alle revisioni periodiche presso le imprese di autoriparazione i veicoli per il trasporto merci (comma 1).

Al comma 3, intervenendo in una materia regolata in gran parte da fonte secondaria (il D.P.R. 24 novembre 2001, n. 474), si dispone che, in deroga agli obblighi di revisione periodica di cui all'art. 80 del Codice della Strada, i veicoli non immatricolati e quelli muniti di carta di circolazione possono circolare con l'autorizzazione in prova per motivi connessi a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento. Resta fermo l'obbligo assicurativo.

Detti interventi sono da ritenersi complessivamente positivi ed UNRAE esprime, pertanto, il proprio apprezzamento.

Osservazioni

Cogliendo l'occasione delle modifiche al Codice della Strada e ad altre fonti ad esso connesse, si propone di aggiungere due ulteriori interventi normativi rilevanti ai fini dell'incremento della sicurezza stradale.

Nel dettaglio, e con riferimento all'articolo 1, comma 1, si ritiene di sottoporre alla cortese attenzione delle Commissioni riunite la necessità di:

Proposta 1 – Adeguamento disciplina nazionale alla Direttiva (UE) 2015/719

La Direttiva (UE) 2015/719 del 29 aprile 2015 – le cui disposizioni sono state poi recepite nell'ordinamento giuridico italiano con il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 6 aprile 2017 - ha modificato la Direttiva 96/53/CEE, disponendo nuovi limiti per masse e dimensioni di alcuni tipi di veicoli nell'ambito della circolazione internazionale nella Comunità Europea. Entrambi gli atti normativi contengono lo stesso allegato che aggiorna le disposizioni della citata Direttiva base 96/53/CEE.

In particolare, al punto 2.3.1 di tale allegato si legge che - tra i veicoli a motore a due assi - per gli autobus è autorizzata una massa massima di 19,5 t, senza ulteriori specificazioni.

In Italia, attualmente, in ottemperanza alle disposizioni del vigente Codice della Strada, articolo 62, comma 3, si continua a concedere l'omologazione per autobus di 12m a due assi:

- con MTT fino a 18 t se destinati al trasporto interurbano o turistico (classe II e classe III);
- con MTT fino a 19 t se destinati al trasporto urbano e suburbano (classe I).

Considerato quanto disposto dalla suddetta Direttiva 2015/719, così come recepita con il citato Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 6 aprile 2017, che consente agli operatori dei Paesi membri della UE di circolare nella Comunità – ivi compresa l'Italia – con veicoli aventi massa totale massima a terra (MTT) pari a 19,5 t, appare opportuno uniformare le procedure di omologazione nazionali per piccole serie a quelle in vigore presso gli altri Paesi dell'Unione Europea, che si sono adeguati tempestivamente alle disposizioni secondo le quali per tutti gli autobus a due assi è ammessa una massa massima di 19,5 t.

Inoltre, si evidenzia il fatto che, nel frattempo, si è venuta a creare una distorsione di concorrenza tra le imprese di autotrasporto di persone che circolano nel nostro Paese, poiché i trasportatori esteri possono comunque viaggiare sulle strade italiane a 19,5 t di MTT con i veicoli indicati di classe II e III, mentre le imprese italiane continuano a non poter superare le 18 t.

Si propone, pertanto, di modificare l'articolo 62, comma 3 del Codice della Strada portando a 19,5 t il limite di massa massima ammessa, come previsto dalla Direttiva 2015/719 per i trasporti internazionali.

Proposta 2 – interventi in materia di massa degli autobus ad alimentazione alternativa

Gli autobus a trazione alternativa sono equipaggiati con sistemi di alimentazione che ne incrementano la tara. In particolare, gli autobus elettrici, la cui domanda sta crescendo anche nel nostro Paese, sono alimentati con batterie in grado di incrementare la tara anche nell'ordine di centinaia di chilogrammi. Anche negli autobus a trazione ibrida o a metano, il peso dei serbatoi del gas aumenta a sua volta la tara del veicolo.

La conseguente maggiore massa a vuoto dei veicoli equipaggiati con sistemi di alimentazione alternativa al diesel ha come conseguenza quella di ridurre – in termini di passeggeri trasportati – la portata del mezzo, parametro fondamentale per la scelta del prodotto da parte delle aziende di trasporto collettivo di persone, e in particolare di Trasporto Pubblico Locale (TPL).

Allo scopo di non penalizzare proprio i veicoli ad alimentazione alternativa e consentire alle aziende di trasporto di poter acquistare prodotti che abbiano la stessa portata di quelli tradizionali diesel, si ritiene utile che sia concesso, per gli autobus a trazione alternativa, un incremento dell'attuale massa totale a terra (MTT) ammessa.

In alcuni Paesi europei si è già provveduto a introdurre una deroga specifica alla MTT per i veicoli a trazione alternativa. In Francia, dove gli autobus diesel tradizionali partono da un limite superiore di massa consentita maggiore rispetto a quello italiano (per gli urbani, 20 t di MTT e 13 t sull'asse posteriore) è consentito un extrapeso di 500 kg sia sulla massa totale che sull'asse posteriore.

In Spagna, invece, è autorizzato un incremento della MTT per i veicoli a trazione alternativa fino a un massimo di 1 tonnellata e fino a 1,5 tonnellate per i veicoli urbani di Classe I. In Danimarca, analogamente, è consentita una maggiorazione di 1 tonnellata sulla MTT dei veicoli elettrici e a gas naturale.

Si propone, quindi, un incremento pari a 1.000 kg sull'attuale MTT prevista, caricati sulla portata dell'asse posteriore del veicolo, al fine di introdurre un adeguamento congruo, in linea con la tendenza

dei maggiori Paesi europei, e che, allo stesso tempo, non determina conseguenze negative sulla sicurezza dei veicoli, abitualmente progettati tenendo conto di condizioni di peso più severe rispetto a quelle nelle quali possono essere impiegati.

Qualora fosse accolta la Proposta 1 di UNRAE, di adeguamento della MTT di tali veicoli a 19,5 t, l'incremento di cui sopra dovrebbe essere pari a 500 kg, per non superare il limite di 20 t stabilito dalle norme comunitarie.

Proposta 3 – lunghezza massima autoarticolati

Sempre nell'ottica di proporre modifiche normative aventi ad oggetto il Codice della Strada, si ritiene di sottoporre all'attenzione degli Illustri Commissari la necessità di adeguare alla nuova lunghezza massima consentita per gli autoarticolati la disciplina vigente in materia.

Nel dettaglio, appare opportuno, anche al fine di rendere effettiva l'applicabilità tecnico normativa del disposto dell'art. 1, comma 1, lettera b) del Decreto-Legge in conversione, procedere ad una modifica dell'articolo 216, comma 1, del Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (c.d. Regolamento attuativo Codice della Strada) onde incrementare le dimensioni massime di detti veicoli, rispettivamente:

- a 18 m (in luogo degli attuali 16,50 per la lunghezza massima degli autoarticolati);
- a 13,50 m (in luogo degli attuali 12 per l'avanzamento dell'asse della ralla).

Proposta 4 – titolo abilitativo alla guida per veicoli ad alimentazione alternativa

In considerazione della crescente diffusione dei veicoli ad alimentazione alternativa nel settore della logistica urbana e in particolare del trasporto merci effettuato con veicoli leggeri elettrici e per facilitare l'accesso alla professione di autista che al giorno d'oggi vede un disallineamento tra la grande domanda di lavoro e la scarsa offerta, appare necessario prevedere la possibilità di estendere la validità della patente di categoria B anche alla guida di veicoli commerciali elettrici che a causa del peso della batteria superano le 3,5 tonnellate (limite per la patente B), recependo la facoltà concessa agli Stati membri, stabilita dalla Direttiva 2006/126/CE che prevede all'articolo 6 paragrafo 4 lettera c la seguente disposizione:

c) i veicoli alimentati con combustibili alternativi di cui all'articolo 2 della Direttiva 96/53/CE del Consiglio () con una massa autorizzata massima superiore a 3,500 kg ma non superiore a 4.250 kg per il trasporto di merci e che sono operati senza rimorchio dai titolari di una patente di guida di categoria B rilasciata da almeno due anni, a condizione che la massa superiore ai 3.500 kg sia dovuta esclusivamente all'eccesso di massa del sistema di propulsione in relazione al sistema di propulsione di un veicolo delle stesse dimensioni, dotato di un motore convenzionale a combustione interna ad accensione comandata o ad accensione a compressione, e a condizione che non si determini un aumento della capacità di carico in relazione allo stesso veicolo.*

(*) Direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).».

- **Articolo 8 – Disposizioni in materia di incentivi all'acquisto di veicoli meno inquinanti e per i veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L**

Tra le disposizioni di maggior interesse dell'UNRAE si annovera, poi, il disposto dell'articolo 8, che provvede al rifinanziamento del c.d. Ecobonus (di cui all'articolo 1, commi 1031-1041, della Legge 30 dicembre 2018, n. 145 (Legge di Bilancio 2019)), mediante riallocazione delle risorse disponibili

a legislazione vigente originariamente destinate al c.d. Extrabonus (nell'articolo 1, comma 652 della Legge 30 dicembre 2020, n. 178 (Legge di Bilancio 2021)).

La misura, sicuramente pregevole per lo scopo prefisso e consistente – in parte – anche nella correzione di un precedente intervento normativo (disposto con il c.d. DL Sostegni-bis), appare, seppur suscettibile di interventi migliorativi, meritevole di un giudizio complessivamente positivo.

Osservazioni

La disposizione, come detto, necessiterebbe – ad avviso dell'UNRAE – di un intervento migliorativo, consistente nel rifinanziamento del fondo destinato al c.d. Ecobonus rivolto all'acquisto dei veicoli nella fascia 0-60 g/km di CO₂.

Il disposto normativo dell'articolo 8, comma 3, infatti, nel destinare a detto intervento le somme residue del c.d. Extrabonus, di fatto lo circoscrive a una somma pari a 57 milioni di euro, che, visto l'esaurirsi anticipato delle risorse, è risultata insufficiente per garantire una copertura fino alla fine del 2021.

Proposta 5 – rifinanziamento c.d. Ecobonus per veicoli fascia 0-60 g/km di CO₂

Si propone, anche al fine di rendere efficace l'intervento normativo e di assicurarne una coerenza logica con la realtà del mercato, di allocare ulteriori 100 milioni di euro per il rifinanziamento del c.d. Ecobonus rivolto all'acquisto dei veicoli nella fascia 0-60 g/km di CO₂ in funzione del rapido esaurimento delle risorse e del necessario supporto da parte delle Istituzioni ad un più celere raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione.

Detta modificazione potrebbe essere opportunamente apportata dopo il comma 3 dell'articolo 8.

Proposta 6 – proroga del termine per la consegna dei beni oggetto di credito d'imposta per investimenti in beni strumentali

In ragione della necessità di supportare le imprese del settore *automotive*, appare opportuno – da ultimo – sottoporre alla cortese attenzione dei commissari la necessità di prorogare il termine ultimo per la consegna dei beni oggetto di credito d'imposta per investimenti in beni strumentali.

Com'è noto, il c.d. "Bonus Beni Strumentali" è un incentivo fiscale previsto dalla Legge 30 dicembre 2020, n. 178 che si applica, con aliquote differenti a seconda del tipo di investimento, all'acquisto di due tipologie di beni effettuati dal 16 novembre 2020 fino al 31 dicembre 2021:

- beni strumentali all'esercizio aziendale (prima riconducibili al cd. super ammortamento)
- piani di digitalizzazione (prima riconducibili al cd. iper ammortamento)

Sono ammesse anche le consegne dei suddetti beni strumentali entro il 30 giugno 2022, ma solo a condizione che entro la data del 31 dicembre 2021 il relativo ordine risulti accettato dal venditore e sia avvenuto il pagamento di acconti in misura almeno pari al 20% del costo di acquisizione.

In ragione della grave crisi mondiale che ha colpito il settore dei semiconduttori, a causa della quale vi è un ritardo conseguente nella consegna dei beni strumentali di impresa, si propone di prorogare sino al 31 dicembre 2022 il termine per la consegna del bene strumentale su cui vige l'investimento economico (solo per il *delivery* finale), al fine di non disperdere l'effetto positivo sulle economie industriali in ragione di questa crisi mondiale di approvvigionamento che sta penalizzando la filiera produttiva e distributiva italiana ed europea.