



Automobile Club d'Italia

Considerazioni ACI sul

D.L. 10 settembre 2021, n. 121

(audizione 4 ottobre 2021)

Le considerazioni ACI sul D.L. 10 settembre 2021, n. 121 (audizione 4 ottobre 2021)

Indice

Introduzione

p. 2

Articolo 1 - Modifiche CdS

p. 3

Art. 7 (sosta) p. 3

Art. 61 (lunghezza veicoli) p. 3

Art. 116 (rinnovo patenti professionali) p. 5

Artt. 158 e 188 (sanzioni) p. 5

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)

p. 5

Introduzione

DECRETO-LEGGE 10 settembre 2021 , n. 121 . 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.

I temi del DL 121 sono collegati agli investimenti del Piano Nazionale Ripartenza e Resilienza finalizzati al migliorare la mobilità (in senso ampio: sicurezza, sostenibilità, etc)

Di seguito sono riportate le considerazioni di ACI sugli articoli di suo interesse

Articolo 1 - Modifiche CdS

Art. 7 (sosta)

La proposta del DL 121 prevede di riservare stalli ad altre categorie di utenti, donne in gravidanza, veicoli elettrici e scolabus

Si è in accordo con la proposta anche se riteniamo che debba essere riprogettato il sistema di mobilità delle nostre città con Piani Urbani della Mobilità Sostenibile che tengano conto dei cambiamenti in atto nel campo della mobilità: spostamenti multimodali, nuovi veicoli, ad es. la micro mobilità elettrica, i monopattini elettrici e le bici elettriche e non per l’ultimo miglio, riflessi dell’emergenza sanitaria sulla scelta di come spostarsi, etc.

Art. 61 (lunghezza veicoli)

Proposta DL > La lunghezza max dei veicoli passa da 16,50 m a 18,00 m, mentre per gli autoarticolati l’incremento è da 18,75 m a 24,00 m.

È previsto un nuovo comma «2 –bis Gli autosnodati e i filosnodati destinati a sistemi di trasporto rapido di massa possono raggiungere la lunghezza massima di 24 m su itinerari in corsia riservata autorizzata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.»

(attuale testo CdS art.61)

2. Gli autoarticolati e gli autosnodati non devono eccedere la lunghezza totale, compresi gli organi di traino, di 16,50 m, sempre che siano rispettati gli altri limiti stabiliti nel regolamento; 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 m; gli autotreni e filotreni

non devono eccedere la lunghezza massima di 18,75 m in conformita' alle prescrizioni tecniche stabilite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Non siamo in accordo per le criticità e incongruenze cui si andrebbe incontro, in particolare la non completa idoneità con la geometria e le caratteristiche delle infrastrutture stradali italiane.

(considerazioni)

Le **dimensioni (ed i pesi) dei veicoli nel tempo** sono aumentate, infatti se si mettono vicino un'auto degli anni '60 con una odierna risulta evidente l'evoluzione, ad es. si confronti una Fiat 500 o una Mini del 1960 con il corrispondente modello in vendita oggi. La sensazione visiva è confermata dalle modifiche intervenute nella normativa che stabilisce dimensioni e pesi ai veicoli che circolano sulle strade. Nella sottostante tabella sono confrontati i limiti imposti dal Codice della Strada in vigore dal 1959 al 1992, con quelli attualmente in vigore, Codice Della Strada del 1992 e successive modificazioni. In particolare colpisce l'incremento della massa limite dei mezzi in circolazione, più 75% ! Dal punto di vista delle sollecitazioni, le più severe per le infrastrutture stradali, in particolare per le pavimentazioni, i ponti e i viadotti, risultano i carichi dinamici, ossia le masse elevate e le velocità con cui queste transitano. Relativamente a quest'ultime è vero che per i mezzi pesanti vige il limite di velocità di 80 Km/h, ma gli ultimi autotreni anche grazie alle notevoli potenze dei motori (potenze superiori ai 500 CV), sono in grado di tenere velocità di molto superiori al limite consentito, anche a pieno carico. L'incremento delle masse limite, l'incremento del numero di mezzi pesanti in circolazione rappresenta un aggravio alla sollecitazione delle infrastrutture stradali e ne determina sicuramente un accorciamento della vita utile.

<i>Anno</i>	<i>CdS 1959</i>	<i>CdS 1992 (vigente)</i>	<i>Proposta di modifica DL 121</i>	<i>Incremento % '92 su '59</i>	<i>Incremento % proposta su vigente</i>
Dimensione					
Larghezza max veicoli	2,50 m	2,55 m	2,55 m	2,0 %	-
Altezza max	4,00 m	4,30 m	4,30 m	7,5 %	-
Lunghezza max	14,00 m (autoarticolati)	16,50 m (autoarticolati)	18,00 m (autoarticolati)	17,8% (autoarticolati)	9,1% (autoarticolati)
	18,00 m (autotreno + rimorchio)	18,75 m (autotreni e filotreni)	24,00 m (autotreni e filotreni)	4,2% (autotreno)	28,0% (autotreno)
Massa Limite (lorda)	(320 q.li) 32 t	56 t	2,55 m	75 %	-

Art. 116 (rinnovo patenti professionali)

La proposta del DL richiede che in fase di rinnovo delle patenti professionali per il conseguimento del rinnovo è necessario la frequenza e superamento di un corso di primo soccorso

Il suggerimento ACI è di prevedere anche la frequenza e superamento di un Corso di Guida Sicura riconosciuto dal MIMS

Artt. 158 e 188 (sanzioni)

La proposta del DL 121 è quella di prevedere un Inasprimento delle sanzioni della sosta illegale se questa va ad interessare gli stalli riservati donne gravidanza e scolabus

Siamo in accordo suggerendo però di accompagnare il provvedimento con interventi di prevenzione, informazione, sensibilizzazione e formazione sul tema

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)

Oltre ad alcune modifiche lessicali all'articolo 1, comma 1031 della legge 30 dicembre 2018, n. 145 (incentivi acquisto auto):

- (prima) In via sperimentale, a chi acquista, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia, dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021
- (dopo) In via sperimentale, a chi acquista dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia

Al fine di garantire e ottimizzare l'utilizzo delle risorse destinate all'acquisto di veicoli meno inquinanti, sono previste delle risorse e degli incentivi per i seguenti veicoli:

- autoveicoli le cui emissioni sono comprese nella fascia 0-60 grammi (g) di CO2 per Km
- autoveicoli le cui emissioni sono comprese nella fascia 61-135 g di CO2 per km
- veicoli commerciali di categoria N1 nuovi di fabbrica o autoveicoli speciali di categoria M1 nuovi di fabbrica (contributo differenziato in base alla massa totale a terra del veicolo, all'alimentazione e all'eventuale rottamazione di un veicolo della medesima categoria omologato in una classe fino ad Euro 4/IV)
- veicolo di categoria M1 usato, per il quale non siano già stati riconosciuti gli incentivi, con prezzo risultante dalle quotazioni medie di mercato e non superiore a 25.000 euro, omologato in una classe non inferiore a Euro 6, con emissioni di CO2 per Km compreso tra 61 e 135, e che, contestualmente, rottamano un veicolo della medesima categoria, immatricolato in data anteriore al 1° gennaio 2011 > **si poteva fare di più ad es. auto usate classi Euro 5 e 6**

(Considerazioni)

Va sottolineato che gli effetti degli incentivi per le auto nuove a bassa emissione (ibride ed elettriche) non riesce ad incidere completamente sul rinnovo del parco autovetture desiderato ed auspicato.

Nella Figura A sono confrontate le radiazioni avutesi nel 2020 (colore giallo arancio) sul circolante 2019.

Il paradosso è che ci sono radiazioni per le categorie Euro 5 e 6, mentre sono quasi nulle quelle per Euro 0 e Euro 1. In pratica vengono sostituite le auto più nuove !



Figura A – Effetti sul parco auto degli incentivi per le auto nuove meno inquinanti (ibride ed elettriche)

La proposta ACI: “Incentivi per usato “più vecchio” su usato “Più NUOVO”

Alla luce delle precedenti considerazioni ed al fine di contribuire a rinnovare significativamente e in tempi brevi il parco auto italiano, la proposta è quella di introdurre incentivi per sostituire una vettura vecchia con un usato più recente (sostituzione di un'autovettura vecchia, da Euro 0 a Euro 4, con una più nuova, Euro 5 e 6), più sicuro e meno inquinante, favorendo di fatto chi non si può permettere una nuova auto.

Nel dettaglio si propongono i seguenti incentivi:

- Incentivo di 2.000 Euro in caso di rottamazione di un'autovettura Euro 0, 1, 2, 3 e 4
- Incentivo fino a 6.000 Euro in caso di sostituzione di un Euro 0, 1, 2, 3 e 4 con un Euro 5 e 6
- Azzeramento dell'IPT in caso di sostituzione di un Euro 0, 1, 2, 3 e 4 con un Euro 5 e 6