

AUDIZIONE INFORMALE PRESSO  
LE COMMISSIONI VIII (AMBIENTE) E IX (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

NELL'AMBITO DELL'ESAME DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE 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 ED AUTOSTRADALI"

27 settembre 2021

Riteniamo opportuno offrire un contributo agli approfondimenti che le Commissioni VIII (Ambiente) e IX (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) della Camera dei deputati stanno effettuando nell'ambito dell'esame in sede referente del D.L. n. 121/2021, C. 3278 Governo, 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.

Articolo 1 (Disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti)

Noi esprimiamo apprezzamento per le misure di modifiche al codice della strada (decreto legislativo n. 285 del 1992) volte a rafforzare la sicurezza della circolazione stradale e alla tutela degli utenti più fragili ma, altresì, riteniamo necessario un intervento organico e complessivo sul Codice della Strada che miri a semplificarne e snellirne la struttura ed a renderla più rispondente non solo alle sempre crescenti esigenze di sicurezza stradale ma anche e, soprattutto, ad una migliore gestione della mobilità.

Considerando che in Italia un'auto emette in media in città oltre 3 volte la CO<sub>2</sub> di un autobus per passeggero/km e che in termini di rischio per la sicurezza, oltre il 99% degli incidenti stradali è causato dalla mobilità privata e commerciale, a fronte dell'1% provocato da mezzi di trasporto pubblico, noi crediamo che un intervento di revisione del codice della Strada non possa non considerare l'opportunità di introdurre previsioni atte a favorire ed incentivare il trasporto collettivo, quale sistema per assicurare il conseguimento degli obiettivi di riduzione del traffico e dell'inquinamento.

Nelle grandi aree metropolitane il congestionamento da traffico impedisce la vivibilità e lo sviluppo; il potenziamento del trasporto pubblico locale rappresenta l'unica prospettiva praticabile. In tale contesto riteniamo utile intervenire:

Art. 7, c. 9 D. Lgs. n. 285/1992 "Regolamentazione della circolazione nei centri abitati" In un'ottica di razionalizzazione e semplificazione normativa proponiamo di chiarire la portata dell'articolo 7, comma 9 del Codice della Strada che – nel riconoscere ai comuni la potestà di definire zone a traffico limitato prevede che l'accesso alle stesse con veicoli a motore possa essere assoggettato al pagamento di una somma. Nello specifico la norma, ai sensi di quanto già previsto dalla Direttiva n.

3816 del 21 luglio 1997, precisa che gli autobus in servizio pubblico di linea, nazionale ed internazionale, sono esentati dall'applicazione delle tariffe di accesso e sosta nelle Zone a Traffico Limitato urbane. La precisazione si rende necessaria a fronte di iniziative di segno contrario alle indicazioni della citata Direttiva 3816 assunte da talune amministrazioni comunali. L'esenzione è pienamente giustificata dalla rilevanza sociale e dal ridotto impatto ambientale di tali servizi che generano costi sociali ambientali e da incidentalità al chilometro di gran lunga inferiori a quello delle automobili.

Chiediamo di definire criteri direttivi e sostanziali di determinazione delle tariffe di accesso alle zone a traffico limitato a carico degli autobus in servizio di noleggio con conducente.

Art.62, comma 3, D.Lgs. 285/1992, "Massa limite" La normativa comunitaria, con la Direttiva 96/53/CE, consente - già dal 2015 - la circolazione in ambito internazionale di autobus con peso massimo a 19,5 tonnellate (fino a quel momento fissata a 18 tonnellate). In molti paesi europei, tale possibilità è stata peraltro estesa anche alla circolazione in ambito nazionale. Alla luce di ciò, i nuovi veicoli, sono progettati per essere omologati alla circolazione con massa massima ammissibile di 19,5 tonnellate. L'esigenza che ha portato il legislatore comunitario e, successivamente quello nazionale in molti paesi europei, a tale incremento risiede nel riscontrato aumento della massa a vuoto dei veicoli - determinato dall'evoluzione tecnologica delle componenti dedicate a sicurezza, ambiente e comfort - unito ad un generalizzato incremento del peso medio dei passeggeri e del loro bagaglio. Tutto ciò comporta oggi il rischio di un superamento della massa massima ammessa per gli autobus a due assi, a tal riguardo proponiamo di elevare il peso massimo ammissibile per tutte le tipologie di autobus dalle (attuali) 18 tonnellate (19t per i soli veicoli di TPL) a 19,5 tonnellate nella circolazione nazionale.

Art. 84 D.Lgs 285/1992 "Locazione senza conducente" l'istituto della locazione senza conducente ha formato oggetto di modifiche intervenute nell'ordinamento nazionale con l'articolo 27 del DL 50/2017, recante "Misure sul trasporto pubblico locale" che, al comma 10, ha previsto che: "All'articolo 84, comma 4, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (codice della strada), dopo le parole, "trasporto di persone" sono inserite le seguenti: "i veicoli di cui all'articolo 87, comma 2, adibiti ai servizi di linea di trasporto di persone". Le nuove norme non risultano, tuttavia, coordinate con la regolamentazione inerente all'immatricolazione e il rilascio delle carte di circolazione per gli autobus in locazione senza conducente, circostanza questa che comporta alcuni ostacoli di natura operativa, limitando un ricorso efficace a questa norma. Gli indirizzi operativi impartiti dal Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili con circolare 29 dicembre 2020 prot. 20831 non hanno fornito chiarimenti interpretativi in tal senso.

Nei segmenti di settore del TPL e dei servizi interregionali di competenza statale, tale fattispecie ha peraltro diverse ricadute attuative che, allo stato attuale, non consentono di disporre di un quadro normativo e regolatorio agevole per le imprese. Le modifiche proposte rappresentano un intervento idoneo a rendere fruibile l'istituto.

Articolo 3 (Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore dei trasporti e delle infrastrutture ferroviarie e impianti fissi)

Il comma 9 modifica all'articolo 51, comma 6, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106 in materia di trasporto pubblico locale.

Il citato articolo 51, in considerazione del perdurare dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, aveva incrementato la dotazione del fondo di cui all'articolo 1, comma 816, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, di ulteriori 450 milioni di euro per l'anno 2021 al fine di finanziare i servizi aggiuntivi programmati per il trasporto pubblico locale per far fronte agli effetti derivanti dalle limitazioni poste al coefficiente di riempimento dei mezzi di trasporto.

Noi riteniamo che il residuo delle risorse destinate al finanziamento dei servizi aggiuntivi non è sufficiente a garantire gli adeguati controlli, soprattutto se si considera che le stesse, qualora non utilizzate, potrebbero essere destinate alla copertura dei mancati ricavi, per i quali ad oggi le risorse

disponibili sono quasi inesistenti. Riteniamo, pertanto, assolutamente indispensabile un incremento sia delle risorse per servizi aggiuntivi, sia della quota da poter destinare ai controlli, sia delle risorse destinate alla compensazione di mancati ricavi ed è indispensabile incrementare la dotazione del fondo per 2022 e gli anni successivi.

In merito ai controlli è necessario assumere nuovo personale al fine di garantire l'effettuazione dei controlli richiesti, aggiuntivi rispetto all'ordinario controllo sul possesso del titolo di viaggio, altresì, bisogna chiarire la legittimità dell'intervento del personale aziendale, essi sono qualificabili come agenti di polizia amministrativa, titolari di poteri ben definiti e circoscritti, lasciando sospeso il tema della legittimità dei controlli.

L'art. 1, comma 818, della legge 178/2021 prevede la possibilità di conferire al personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone le funzioni di controllo nonché di accertamento del rispetto da parte dei viaggiatori delle modalità di utilizzazione del TPL, tale possibilità non si configura quale obbligo allo svolgimento di funzioni di controlli del rispetto da parte degli utenti delle prescrizioni per il contenimento ed il contrasto del COVID-19 in aggiunta alle funzioni attualmente già svolte.

Articolo 4 (Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo)

Il comma 4 modifica l'articolo 89 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126 per renderla maggiormente coerente con la normativa europea che subito dopo la conversione in legge del citato decreto (Legge n. 126/2020), richiede, per uniformità legislativa a livello dell'unione, l'estensione dei benefici (art.88 per decontribuzione del costo del lavoro ed art.89 per calo traffico) alle navi registrate nei paesi della UE e dello SEE

Tale indicazione è stata recepita ma intervenendo solo sull'art.89 e, quindi, sul calo del fatturato/traffico, mentre l'art.88 non compare nell'attuale decreto. A nostro avviso è importante inserire anche l'art. 88 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126 affinché ci sia un sostegno economico anche per le imprese armatoriali per evitare ricadute occupazionali nel settore.

Articolo 10 (Procedure di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza)

In relazione alla velocità e qualità della spesa, attraverso il sistema degli appalti pubblici, e per quanto è previsto dallo stesso PNRR in termini di investimenti in opere, servizi e forniture, è assolutamente necessario che il legislatore ponga mano alla riforma delle stazioni appaltanti riducendole nel numero, oggi esorbitanti, ed aggregandole in modo funzionale. Provvedendo a qualificarle e a potenziarle attraverso una forte implementazione del personale tecnico-amministrativo e specialistico, affinché le stesse possano assicurare una attività di elevata qualità nell'intero ciclo del contratto pubblico e relativamente alla programmazione, alla progettazione, all'affidamento ed esecuzione dell'appalto.