Roma, 15 settembre 2015

Regolamentazione del settore Automotive Sicurezza Stradale

-

Audizione alla Commissione Lavori Pubblici del Senato della Repubblica

ANFIA
Ufficio Relazioni Istituzionali
Tel: 0654221493-94
Fax:0654221418
Mail: anfia.roma@anfia.it
Web site: www.anfia.it http://www.anfia.it/

Sommario

Premessa: la crisi del comparto 2

L'impegno di ANFIA per la sicurezza stradale 3

Sicurezza del veicolo: I risultati raggiunti 4

Sicurezza passiva: essere protetti 4

Sicurezza attiva: evitare gli incidenti 4

Sicurezza preventiva 4

Posizione ANFIA sul Disegno di Legge Delega di Riforma Codice della Strada 6

Premessa: la crisi del comparto

ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica - è una delle maggiori associazioni di categoria aderenti a CONFINDUSTRIA e rappresenta la filiera del mondo automotive, nella quale si collocano tutti i produttori di veicoli, rimorchi, veicoli per servizi ecologici, autobus e componenti sia per il trasporto di persone che di merci.

In termini numerici la filiera conta 1,2 milioni di addetti (diretti e indiretti) sul territorio e rappresenta con 71,6 miliardi di euro versati nel 2014, il 16,8% del gettito fiscale complessivo pari al 4,5% del PIL, mantenendo il primato tra i maggiori Paesi europei, che hanno invece una media del 3,4%.

Tra il 2009 e il 2014 il gettito proveniente dal settore automotive è cresciuto dell'8%, dato che raggiunge il +14,6% se si guarda alla tassazione derivante dall'utilizzo dell'autoveicolo (in valore assoluto da 51,18 miliardi di Euro nel 2009 a 58,67 nel 2014). Nello stesso periodo, anche il gettito derivante dal possesso dell'autoveicolo (bollo auto) è cresciuto del 7,7%, passando da 5,67 miliardi a 6,10 miliardi.

Come è noto, negli anni recenti il comparto dell'automobile ha sofferto una grave crisi di consumi, con perdite di fatturato incredibilmente prolungate e pesanti: una situazione pesantissima sia dal punto di vista del mercato, che della produzione. Gli effetti negativi si sono estesi anche al parco circolante, è aumentata infatti l'anzianità per tutte le tipologie di veicolo, con un forte impatto negativo in termini di sicurezza stradale e di inquinamento atmosferico. Le vetture circolanti con più di 10 anni di età erano il 38% nell'anno 2000, il 34,9% nel 2007 e arrivano al 49,6% nel 2014. Le autovetture circolanti con classe di emissione ante Euro4 sono il 47,9% del parco e i veicoli ante Euro4 adibiti al traporto merci e al trasporto collettivo dei passeggeri arrivano al 70%. La mobilità automobilistica rappresenta la quasi totalità della domanda di spostamento del nostro Paese (82,7% per attività di lavoro e tempo libero). Per l'automobile si è registrato in questi anni di crisi un calo di consensi dovuto a diversi fattori: costo dei carburanti, crescita costante dei costi per l'utilizzo dell'auto, pesante imposizione fiscale sul bene auto, perdita del potere d'acquisto delle famiglie, cambiamento delle abitudini di consumo. Oggi molti cittadini guardano più all'uso dell'auto che al suo possesso, una soluzione che di fatto nel nostro Paese è praticabile in ambito urbano, ma molto meno in ambito extraurbano, per una mancanza di valide soluzioni alternative di trasporto collettivo. Critica l'offerta di trasporto pubblico su strada, inadeguata rispetto agli standard di molti Paesi europei, che sta condannando l'industria di autobus e del suo indotto all'estinzione.

Dopo 6 anni consecutivi di contrazioni, nel 2014 il mercato degli autoveicoli (autovetture, veicoli commerciali, autocarri medi-pesanti e autobus) ha finalmente conseguito un segno positivo del 4,3% sul 2013,si tratta comunque di un volume di vendite inferiore di oltre il 46% a quello del 2007.Nel 2015 il mercato delle autovetture dovrebbe attestarsi attorno 1.520.000 unità circa 160.000 auto in più del 2014. La ripresa del mercato italiano e di quello europeo ha permesso un aumento dei volumi produttivi domestici di autoveicoli, che sono cresciuti nei primi 7 mesi del 2015 del 43,4%, con effetti positivi per l'intera filiera. Il settore della componentistica nel suo insieme registra, a fronte di un calo degli ordinativi dall'estero, un aumento degli ordinativi del mercato interno.

Negli anni di crisi e di contrazione del mercato e della produzione nazionali, le aziende della componentistica, facendo leva sui fattori di competitività, hanno dirottato una parte crescente delle loro produzioni alle commesse estere. Nel 2014 l'export di componenti, pur in leggero calo rispetto al 2013, è ammontato a 19,3 miliardi di euro, determinando un saldo positivo di 7,54 miliardi.

Tuttavia ANFIA ritiene fondamentale che le istituzioni debbano sostenere l'industria automotive nel suo insieme con politiche industriali e fiscali adeguate a rilanciarne appieno lo sviluppo, coerentemente con le potenzialità e il know-how presenti sul territorio. E' necessario anche lavorare sulle condizioni di contesto in cui la nostra industria opera: dalla riduzione dei costi generali di produzione (lavoro, energia, trasporti ecc. ecc.) al superamento della burocrazia pervasiva e bloccante, alla riduzione delle crescenti imposizioni fiscali che il settore automotive ha subito negli ultimi anni, fino alle semplificazioni in termini di regolamentazione, obiettivo quest'ultimo ben delineato nella proposta di Riforma del Codice della Strada all'attenzione di questa Commissione.

L'impegno di ANFIA per la sicurezza stradale

E' evidente che la sicurezza stradale rientra fra le principali priorità della nostra filiera, che vede in questo tema una delle questioni "chiave" della propria attività, oggetto di continui sforzi volti al miglioramento delle performance di sicurezza sia attiva che passiva del prodotto automotive.

In termini di Sicurezza, a partire dal 2011 è stata inaugurata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite e dalla Commissione Europea la nuova decade di iniziative per la Sicurezza Stradale 2011-2020. L'obiettivo fissato per il 2020 consiste nell'ulteriore dimezzamento, a partire dal 2010, dei morti sulle strade in Europa e nel mondo. Negli ultimi anni, fra il 2013 e il 2010, abbiamo già osservato un trend positivo secondo cui le vittime della strada diminuiscono del 17,7% in Unione Europea, con una variazione analoga per l'Italia.

I costruttori hanno contribuito in maniera sostanziale all'aumento della sicurezza della circolazione con veicoli sempre più sicuri, migliorando continuamente autovetture, veicoli industriali e autobus dal punto di vista sia della sicurezza attiva che di quella passiva. I risultati pubblicati nel mese di novembre u.s. da EuroNcap - come noto, il Programma europeo di valutazione dei nuovi modelli di automobili - confermano, anche per l'anno in corso, pur in presenza del nuovo protocollo adottato (con nuovi e più severi criteri tra cui una rinnovata attenzione alla protezione dei bambini che viaggiano come passeggeri sui sedili posteriori e la verifica delle caratteristiche e dell'efficacia dei dispositivi di sicurezza "attiva" disponibili, di serie o come optional), gli *upgrade* che tutta la filiera ha effettuato in termini di sicurezza attiva e passiva con il risultato finale di maggiori garanzie di sicurezza per tutti gli utenti della strada.

Gran parte delle migliorie apportate dai costruttori in termini di maggiore sicurezza sono state introdotte al di fuori delle regolamentazioni tecniche previste. Spinta dal suo carattere innovativo, l'industria automobilistica sovente opera, infatti, anche superando le aspettative dei mercati o gli specifici requisiti regolamentari.

Ma l'attività normativa rimane di estrema importanza per la filiera.

Per questo motivo ANFIA partecipa direttamente con propri esperti alle principali occasioni di confronto in materia di sicurezza stradale attive in Italia e all'estero dove opera anche nell'ambito dei lavori UN/ECE WP 29 dove vengono proposti e sviluppati i regolamenti internazionali relativi alle caratteristiche di sicurezza dei veicoli che attuano il Regolamento (CE) n. 661/2009 sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati. Nel tener conto dello sviluppo normativo tecnico a livello sovranazionale, si ritiene che l'Italia debba insistere nel mantenere un ruolo leader in questi ambiti.

Il panorama degli interventi e delle sedi di discussione è, pertanto, molto variegato; ampia è la necessità di formulare proposte e definire posizioni per assicurare condizioni di sicurezza a livello di eccellenza per tutti gli attori interessati, pur sostenendo le esigenze dell'industria italiana.

Sicurezza del veicolo: I risultati raggiunti

Come si è detto, i costruttori hanno contribuito in maniera sostanziale all'aumento della sicurezza della circolazione con veicoli sempre più sicuri, migliorando continuamente autovetture, veicoli industriali e autobus e relativa componentistica dal punto di vista della sicurezza attiva, passiva e preventiva.

Sicurezza passiva: essere protetti

L'introduzione di validi sistemi di ritenuta, di airbag e dell'ABS ha portato alla diminuzione di almeno l'80% della mortalità o delle ferite più gravi per guidatori e passeggeri.

La sicurezza passiva è stato il primo campo importante di applicazione di nuove tecnologie introdotte sui veicoli. Le analisi sui miglioramenti nella sicurezza passiva (per la riduzione delle conseguenze di un incidente, mediante mezzi di ritenuta, comportamento strutturale del veicolo, aumento dello spazio di sopravvivenza, limitazione dell'aggressività delle superfici di impatto) sono state condotte nell'ultimo decennio dallo European New Car Assessment Programme (EuroNCAP).

Esso testa le caratteristiche di sicurezza dei nuovi modelli di auto sotto vari aspetti per attribuire loro una votazione, con graduatoria in funzione della protezione garantita agli occupanti adulti (in caso di urto frontale, laterale, contro palo e whiplash posteriore a bassa velocità), ai bambini trasportati e ai pedoni, nonché della dotazione a bordo di sistemi di sicurezza attiva (safety assist).

Questi rating hanno contribuito a diffondere una maggiore sensibilità per la sicurezza negli utenti e acquirenti, comportando uno stimolo allo sviluppo di innovazioni da parte dei costruttori, ad esempio in tema di seggiolini (CRS) e loro ancoraggi per una maggiore protezione dei bambini trasportati a bordo.

Sicurezza attiva: evitare gli incidenti

Importanti progressi sono stati realizzati anche nel campo della sicurezza attiva, per evitare che si verifichino condizioni che possono dar luogo a un incidente. Più ancora dei singoli dispositivi è l'insieme di tutte le soluzioni adottate a rendere i veicoli più sicuri.

I veicoli sono progettati e costruiti con tecnologie d'avanguardia ed adottano di serie impianti frenanti completi di ABS (Antilock Braking System) ed EBD (Electronic Brakeforce Distribution) nonché numerosi sistemi elettronici di controllo del comportamento dinamico come l'ESC (Electronic Stability Control).

L'adozione su larga scala di tali dispositivi garantisce un elevatissimo incremento di sicurezza attiva rispetto ai veicoli che ne sono sprovvisti.

Sicurezza preventiva

La sicurezza cosiddetta preventiva attiene alle condizioni di comfort ambientale, climatico, acustico e di visibilità che assecondano conducente e passeggeri nel loro bisogno di informazione, concentrazione e benessere psicofisico. Sull'auto ciò ha richiesto un'attenzione crescente alla progettazione di abitacoli spaziosi e confortevoli, con l'introduzione di sedili e comandi ergonomici, di vetri di sicurezza capaci di

filtrare efficacemente il calore, di impianti di climatizzazione sempre più sofisticati, raggiungendo così livelli elevati di confort alla guida del veicolo.

Tecnologie intelligenti e sofisticate ed elettronica di bordo possono aiutare il conducente nel controllo del veicolo. Oltre a ridurre l'incidentalità, esse sono in grado anche di proteggere gli utenti stradali più vulnerabili, quali i pedoni e i ciclisti. Lo sviluppo tecnologico dei veicoli rimane una costante necessaria. Esistono però in prospettiva dei limiti fisici alle tecnologie di bordo, che impongono di affrontare il problema della sicurezza anche, e soprattutto, dal lato del miglioramento delle infrastrutture viarie e della introduzione di applicazioni telematiche al trasporto e al traffico (ITS - Intelligent Transport Systems).

Richieste della filiera in termini di sicurezza

La sicurezza stradale non riguarda solo automobilisti e autotrasportatori, ma la collettività nel suo insieme: è un vero e proprio problema sociale che necessita tuttavia di un "cambiamento culturale" che permetta una "Shared Responsibility", ovvero una responsabilità condivisa tra i vari attori della filiera. La sicurezza non può continuare ad essere vista come un problema solo tecnologico legato al veicolo ma dovrà sempre più coinvolgere tutti i soggetti della filiera ossia i costruttori, le istituzioni e l'utente. Appare quindi chiaro che il futuro della sicurezza stradale è nell' INTERCONNESSIONE tra il veicolo e gli altri due elementi del sistema: infrastrutture e utente.

La responsabilità condivisa deve contemperare l'impegno dei costruttori per la sicurezza del veicolo con quello degli altri attori del sistema trasporti.

Occorre dunque:

- Investire nelle infrastrutture
- Promuovere la guida sicura
- Sviluppare l'Infomobilità (dialogo tra macchina, utente e l'infrastuttura) implementando il "Piano di Azione Nazionale sugli ITS" (approvato dal Decreto Ministero dei Trasporti 44/2014 attuativo della Direttiva Europea sugli ITS 2010/40 recepita in Italia con art.8 Decreto Sviluppo 179/2012) e il Decreto Interministeriale 1° febbraio 2013 inerente la "Diffusione dei sistemi di Trasporto Intelligenti in Italia"
- Accrescere i controlli sulle strade.

Esiste la richiesta da parte industriale di essere fortemente coinvolti nella definizione delle possibili soluzioni future, per assicurare i bisogni a lungo termine di una mobilità sostenibile e sicura per tutti e contribuire agli obiettivi UE di dimezzare la mortalità da incidenti stradali entro il 2020. In tal senso ANFIA, insieme alle altre principali Associazioni del settore trasporti, ha sempre collaborato con il Ministero dei Trasporti per la definizione delle norme tecniche.

Ma attenzione alla tentazione di regolamentare troppo il settore. Come citato dal Piano d'azione CARS 2020 volto a rafforzare la competitività e la sostenibilità dell'industria automobilistica europea nella prospettiva del 2020, il rilancio della competitività del settore passa per la definizione di un quadro normativo più efficiente, meno "costoso", fatto di regole chiare che lascino libera l'industria di sviluppare la sua Road Map di interventi prioritari per il settore.

Auspichiamo una regolamentazione italiana in linea con quella dei maggiori partner all'interno dell'UE, che miri all'armonizzazione delle –realtà nazionali e regionali che, oggi troppo spesso difformi, frustrano obiettivi di ampia diffusione delle innovazioni realizzate. Inoltre, apprezziamo quanto già proposto dal percorso legislativo fatto alla Camera circa l'eliminazione dal Codice della strada della parte relativa alla regolamentazione tecnica-amministrativa. Ciò permetterà di disporre di un Codice più snello riguardo al recepimento delle normative comunitarie in continua evoluzione, nonché una accelerazione dei processi decisionali e maggiore efficacia d'intervento nelle politiche per la sicurezza.

Chiediamo infine, il sostegno governativo a politiche di stimolo dell'innovazione tecnologica, che preveda premialità per i prodotti e per i sistemi di mobilità innovativi in termini di sicurezza.

Ma è altrettanto evidente che qualunque innovazione tecnologica, qualunque miglioria sulle infrastrutture o maggior coinvolgimento dell'utente rimarrà vana se non ci saranno maggiori controlli da parte delle istituzioni e degli organi di polizia per il controllo del rispetto delle leggi in vigore.

Posizione ANFIA sul Disegno di Legge Delega di Riforma Codice della Strada

Il settore produttivo automotive è senza dubbio fra quelli maggiormente coinvolti dalle regole del Codice, il cui impianto legislativo attuale è stato capace in molti casi di dare risposte efficaci alle varie esigenze di natura diversa e talvolta contrastanti; tuttavia, in alcuni casi il sistema regolamentativo ha mostrato con evidenza la necessità di essere revisionato.

E' innegabile che la continua rincorsa al progresso tecnico e all'evolversi sempre più rapido delle normative e delle esigenze stesse degli operatori, ha reso necessario adottare nel corso degli anni un grande quantità di modifiche ed emendamenti che, stante l'attuale impostazione del Codice, è stato a volte faticoso realizzare.

Per l'industria automobilistica la capacità di rispondere in tempi rapidi con prodotti aventi caratteristiche ottimizzate alle esigenze dei clienti è fondamentale, ed inoltre contribuisce in modo responsabile alla sostenibilità e alla sicurezza del sistema di trasporto su gomma.

E' vitale per le imprese anche poter programmare con ragionevole anticipo e con certezza le produzioni future, mediante una regolamentazione coerente con tale esigenza.

L'ANFIA apprezza che il testo emerso dall'esame della Camera dei Deputati sia già ispirato a principi di semplificazione e coerenza con le altre norme nazionali e sovranazionali.

Per il settore da noi rappresentato questi principi sono di particolare rilevanza relativamente alle procedure e alla normativa tecnica di settore.

Il settore autoveicolare, infatti, è soggetto ad una vasta e completa regolamentazione comunitaria; auspichiamo che l'attività di revisione del CdS sia ulteriormente mirata a eliminare eventuali incoerenze e duplicazioni nei confronti di altri apparati legislativi.

In quest'ottica, si condivide nell'attuale formulazione che la **parte regolamentare concernente i veicoli, oggi integrata direttamente nel testo del Codice, venga stralciata e demandata a provvedimenti più facilmente aggiornabili al progresso tecnico**, facendo il più possibile riferimento diretto alle prescrizioni comunitarie.

In merito all'articolato attuale, nella tabella seguente si riportano le osservazioni emerse dall'analisi svolte dai nostri tecnici.

Tabella di corrispondenza tra i punti del Disegno di Legge AS 1638 e le considerazioni ANFIA

Testo attuale del DDL	**Osservazioni ANFIA**
Art. 2. *(Princìpi e criteri direttivi)*	
Comma 1. Al fine di conseguire gli **obiettivi della tutela della sicurezza stradale, dell'efficienza nell'organizzazione e della semplificazione delle procedure,** nonché della razionalizzazione, proporzionalità ed efficacia degli istituti sanzionatori, i decreti legislativi di cui all'articolo 1, **conformandosi ai princìpi di delegificazione e semplificazione**, informano le disposizioni del codice della strada e della disciplina applicativa in materia di regolazione dell'uso degli spazi fruibili per la mobilità stradale, di circolazione negli ambiti urbani, di norme di comportamento e relative sanzioni al principio di garanzia della sicurezza di tutti gli utenti della strada, in particolare di quelli maggiormente vulnerabili, sulla base dei seguenti princìpi e criteri direttivi:	Pienamente condivisibile
Lettera *a)* **riorganizzazione** delle disposizioni del codice della strada **secondo criteri di coerenza e di armonizzazione con le norme di settore nazionali, dell'Unione europea o derivanti da accordi internazionali**, nonché con le norme relative alle competenze delle regioni e degli enti locali, con particolare riferimento ai poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade;	Si segnalano qui di seguito le principali norme UE alle quali le disposizioni relative ai veicoli e ai rimorchi dovranno essere armonizzate: - **Direttiva quadro per l'omologazione globale europea** dei veicoli, loro sistemi, componenti ed entità tecniche (**2007/46/CE**); - Direttiva concernente le **masse e dimensioni massime autorizzate** nel traffico nazionale e internazionale (**96/53/CE**); - Direttiva relativa ai **controlli tecnici periodici** dei veicoli e dei rimorchi (**2014/45/UE**). Le prime due direttive dell'elenco sono attualmente

	in fase di revisione a Bruxelles. Inoltre, è importante garantire la piena coerenza delle medesime disposizioni con le norme derivanti dai seguenti accordi internazionali di cui l'Italia è parte contraente nell'ambito delle Nazioni Unite: - **Accordo '58**, e relativi Regolamenti ECE, sull'adozione di prescrizioni tecniche uniformi di omologazione (veicoli, rimorchi e loro componenti); - **Accordo ADR** sul trasporto di merci pericolose su strada; - **Accordo ATP** sul trasporto di derrate alimentari deperibili.
Lettera *b)* **conferimento ad atti normativi secondari della competenza per l'attuazione della normativa europea armonizzata**, salva diversa previsione della legge di delegazione europea;	Il **principio di delegificazione** del Codice, almeno per quel che attiene alle caratteristiche tecniche e di protezione dell'ambiente e alle dotazioni di sicurezza dei veicoli e dei rimorchi, è pienamente condiviso dall'industria automotive italiana.
Lettera *c)* **semplificazione del testo** del codice della strada, orientandolo alla disciplina dei comportamenti degli utenti della strada, alle conseguenti previsioni sanzionatorie e alla regolazione dello spazio stradale e del suo utilizzo;	Il **principio di semplificazione** del Codice, dei Regolamenti di esecuzione e dei Decreti attuativi è pienamente condiviso dall'industria automotive italiana.
Lettera *f)* **riordino della normativa concernente gli strumenti di pianificazione della mobilità, della circolazione e della sicurezza stradale,** anche al fine di rendere più efficiente e sostenibile la mobilità, con la previsione di un unico strumento di programmazione per ciascun ente territoriale competente, per il proprio livello di governo, e con l'introduzione di adeguate modalità di raccordo e coordinamento tra strumenti di pianificazione relativi a livelli territoriali diversi, nonché con la previsione di meccanismi sanzionatori per gli enti inadempienti, anche attraverso la riduzione progressiva ovvero l'esclusione dai finanziamenti eventualmente previsti dai piani sovraordinati;	Si segnala la necessità di regolamentare la **distribuzione urbana delle merci** (ultimo miglio) all'interno delle direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei **piani urbani del traffico** ispirandosi ai seguenti principi: - equilibrio tra gli obiettivi di riduzione della congestione del traffico e dell'inquinamento atmosferico e le esigenze di approvvigionamento delle merci necessarie a tutelare la vitalità del tessuto economico e sociale dei centri urbani; - **stimolo al rinnovo graduale del parco veicolare** verso più elevati standard ecologici nel pieno rispetto del vincolo di **neutralità tecnologica**; - regolazione delle attività secondo criteri premianti/penalizzanti in funzione degli standard emissivi dei veicoli utilizzati e delle modalità più o meno efficienti di impiego.

Lettera *z)* **definizione dei criteri di classificazione dei veicoli atipici**, compresi i veicoli di interesse storico e collezionistico, nonché dei requisiti minimi per la circolazione degli stessi;	Si segnala la necessità di definire le caratteristiche e le dotazioni tecniche dei seguenti veicoli con caratteristiche atipiche: - **piattaforme semoventi modulari** per il trasporto di carichi indivisibili aventi masse e dimensioni eccezionali; - **veicoli turistici** a propulsione esclusivamente elettrica. In particolare, per questi ultimi, si evidenzia la necessità di prevedere opportune tutele per evitare la concorrenza sleale rispetto ad altre tipologie di veicoli previste dalla classificazione UE.
Comma 2. Il Governo è autorizzato ad adottare, entro il termine previsto dal comma 1 dell'articolo 1 e nel rispetto dei princìpi e criteri direttivi di cui al comma 1 del presente articolo, regolamenti ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, per la disciplina, prevista dal codice della strada o da altre norme vigenti, delle materie di seguito elencate:	
Lettera a) **caratteristiche dei veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità**, di cui all'articolo **10** del codice della strada;	Si segnala la necessità di **semplificare** criteri e procedure per **l'ottenimento delle autorizzazioni** alla circolazione privilegiando autorizzazioni periodiche e multiple.
Lettera b) **disciplina della sagoma limite e della massa limite dei veicoli adibiti all'autotrasporto e dei carichi sporgenti trasportati**, di cui agli articoli **61 e 62** del codice della strada, anche consentendo l'installazione a sbalzo dei carrelli elevatori;	La normativa UE di riferimento è la direttiva 96/53/CE, attualmente in fase di revisione. Qui di seguito si elencano alcune modifiche che potrebbero essere introdotte nel codice, ai fini della circolazione sul territorio nazionale, e che **adeguano o anticipano i contenuti della normativa UE**: - aumento della lunghezza massima per autobus autosnodati a 18,75 m; - aumento della massa a pieno carico per rimorchi a 1 asse (bighe) a 10 t; - aumento della massa a pieno carico per autobus a due assi a 19 t; - aumento della massa a pieno carico per veicoli a motore a due assi elettrici o ibridi a 19 t.

Lettera e) **classificazione, destinazione, caratteristiche costruttive, di equipaggiamento e di identificazione dei veicoli e dei rimorchi, accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, omologazione e controlli di conformità**, di cui agli articoli **da 47 a 56**, **da 71 a 74** e **da 79 a 92** del codice della strada, al fine di adeguarli alle nuove tipologie conseguenti ai processi di innovazione tecnica e tecnologica del settore, nonché di garantire adeguati livelli di sicurezza della circolazione;	La **classificazione dei veicoli e dei rimorchi** dovrà essere allineata a quanto previsto dalla normativa quadro europea per l'omologazione CE. Si segnala in particolare che: - i veicoli e i rimorchi per trasporti specifici non trovano alcuna corrispondenza in ambito europeo; - i mezzi d'opera potrebbero rientrare nel riordino della disciplina di cui all'art. 10; - sui rimorchi per trasporto di attrezzature turistiche e sportive (T.A.T.S.) e sui carrelli appendice è necessaria una riflessione di carattere generale. Le **caratteristiche costruttive e funzionali** nonché **i dispositivi di equipaggiamento** dei veicoli e dei rimorchi dovranno essere allineati a quanto previsto dalla normativa quadro europea per l'omologazione CE. Per i veicoli di categoria M, N ed O prodotti in **serie illimitata** gli atti normativi applicabili sono indicati nell'**Allegato IV, Parte I**, della direttiva 2007/46/CE. Per i veicoli di categoria M1 ed N1 prodotti in **piccola serie** gli atti normativi applicabili sono indicati nell'**Allegato IV, Parte I, Appendice 1, tabelle 1 e 2**, della direttiva 2007/46/CE. Per i **veicoli ad uso speciale** di categoria M, N ed O gli atti normativi applicabili sono indicati nell'**Allegato XI, Appendici da 1 a 6**, della direttiva 2007/46/CE. La direttiva quadro citata ammette, quali schemi alternativi e ugualmente perseguibili entro determinati vincoli, anche le **omologazioni nazionali di piccole serie (art. 23)** e le **omologazioni individuali (art. 24)**. Si evidenzia la necessità di disciplinare nel dettaglio gli schemi suddetti precisando tipologie di veicoli interessati, deroghe e prescrizioni alternative applicabili **nel rispetto dei livelli di sicurezza stradale e di protezione dell'ambiente** voluti dal legislatore europeo. In particolare si segnala la necessità di **abrogare le disposizioni nazionali, contrastanti** con quanto indicato nelle appendici applicabili dell'Allegato XI alla direttiva 2007/46/CE, per le seguenti tipologie di veicoli ad uso speciale:

	- ambulanze; - veicoli con accesso per sedie a rotelle. Per quanto riguarda la destinazione e l'uso dei veicoli (artt. da 82 a 92) sarà opportuno allineare la legislazione nazionale a quella a quella degli altri Stati membri dell'UE. In particolare si segnala la necessità di **eliminare il limite di massa fissato a 6 ton per la locazione senza conducente dei veicoli ad uso speciale** o destinati al trasporto di cose, restrizione che non trova alcun corrispettivo nella normativa degli altri Paesi Europei.
Lettera f) **semplificazione delle procedure che disciplinano le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione,** di cui agli articoli **da 75 a 78** del codice della strada, al fine di ridurre gli adempimenti richiesti all'utente, fermo restando il rigoroso rispetto dei requisiti di sicurezza stradale;	Pur condividendo gli obiettivi di semplificazione e alleggerimento per l'utente finale, si suggerisce di procedere con estrema cautela considerate le evidenti **necessità di tutela dell'ambiente e della sicurezza stradale**.
Lettera h) **procedure di ammissione alla circolazione, immatricolazione e cessazione della circolazione dei veicoli a motore**, anche atipici, nonché revisione della disciplina delle associazioni di amatori dei veicoli di interesse storico ai fini della certificazione degli stessi, di cui agli articoli 59, 60 e **da 93 a 103** del codice della strada;	Si evidenzia l'assoluta necessità di facilitare e rendere economicamente competitivo per le aziende che producono veicoli e rimorchi in Italia **la consegna e l'esportazione dei propri prodotti**. In particolare i veicoli pesanti, i rimorchi e i semirimorchi destinati all'esportazione devono poter raggiungere i porti e i valichi di frontiera attraverso **modalità semplici e affidabili che riducano al minimo gli adempimenti amministrativi e massimizzino la flessibilità per le aziende**. In particolare si richiede che: - il trasporto dei veicoli destinati all'esportazione possa essere operato **anche da soggetti terzi** nell'ambito di un contratto stipulato con l'azienda costruttrice; - le targhe provvisorie e il foglio di via ottengano un **pieno riconoscimento negli altri Paesi europei** in modo da minimizzare le difficoltà di transito in frontiera e le operazioni doganali; - le nuove disposizioni siano portate a conoscenza dell'autorità di pubblica sicurezza in modo da **evitare fermi amministrativi del veicolo** da parte

	della polizia stradale; - le procedure amministrative per la richiesta e l'ottenimento del foglio di via siano semplificate; - le targhe provvisorie di cartone siano sostituite da **targhe durevoli in metallo** in analogia a quanto avviene in altri Paesi europei.

In conclusione, relativamente alla tempistica di definizione della legge delega e dei relativi provvedimenti attuativi che saranno in capo al capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, auspichiamo tempi rapidi e certi e un approccio condiviso con le parti interessate per la definizione delle norme di dettaglio.