

**Da:** Ferrazza Roberto [mailto:roberto.ferrazza@mit.gov.it]

**Inviato:** mercoledì 22 maggio 2013 14:18

**A:** infociaceattive

**Cc:** Migliaccio Maria Margherita; Segreteria DGMOT; Segreteria Capo di Gabinetto; Legislativo Segreteria; Archivio Legislativo; 'dgmercato.segreteria@sviluppoeconomico.gov.it'; segreteria.capogabinetto@sviluppoeconomico.gov.it; ufficio.legislativo@sviluppoeconomico.gov.it; dgue.segreteria@esteri.it; Bianchini Cristina; Erario Antonio; Vivani Carlo; Debono Rex

**Oggetto:** Proposta di direttiva COM(2013) 195 - Richiesta relazione e tabella di corrispondenza

**Priorità:** Alta

In relazione alla richiesta di codesto Ufficio Coordinamento Politiche Europee indicata in oggetto, si trasmette la relazione e la tabella di corrispondenza predisposta dalla Direzione generale per la motorizzazione di questo Ministero.

Cordiali saluti,

*Roberto Ferrazza*

rappresentante MIT in seno al comitato tecnico CIAE

**Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**

tel. +39 (0)6 44126202

fax +39 (0)6 44125389



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE  
ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI  
Direzione Generale per la Motorizzazione

prot. n. 13051 R.U.

Roma, 22.5.2013

Arch. Roberto FERRAZZA  
rappresentante del MIT nel comitato tecnico  
permanente CIAE

Via Nomentana, 2  
00161 Roma

OGGETTO: Proposta di Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 96/53/CE, 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 COM (2013) 195 final. 8953/13 – Richiesta di relazione e tabella di corrispondenza.

Con riferimento alla nota DPE 0003313 P-4.22.8 del 08/05/2013 inviata dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento Politiche Europee, Ufficio Coordinamento Politiche UE, Servizio II, Segreteria CIAE – ed avente pari oggetto, si trasmette lo schema di relazione e l'allegata tabella di corrispondenza per il seguito di competenza.

Il Direttore Generale  
(Arch. Maurizio Vitelli)

## Relazione

*ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5 e dell'articolo 24, comma 2, della legge 24 dicembre 2012 n. 234 recante norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea.*

**Oggetto:** Proposta di Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 96/53/CE, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale ed i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale

Di seguito si riporta il testo della relazione articolata in funzione dei specifici punti della legge 24 dicembre 2012 n. 234

### Con riferimento all'art. 6, comma 4, lettera a)

La proposta di modifica della direttiva 96/53/CE si basa sull'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). La proposta rispetta i principi di sussidiarietà e di proporzionalità. Data l'importanza dell'attività di trasporto per il funzionamento del mercato interno, la sua crescente dimensione transfrontaliera e l'aumento dei costi del carburante e delle emissioni di gas a effetto serra, è indispensabile adottare disposizioni per accrescere l'efficienza energetica del trasporto stradale, ridurre l'impatto ambientale e assicurare il rispetto delle regole.

### Con riferimento all'art. 6, comma 4, lettera b)

La proposta della Commissione prevede innanzitutto di concedere deroghe alle dimensioni massime dei veicoli per permettere l'installazione di dispositivi aerodinamici all'estremità posteriore del veicolo o per ridefinire la geometria delle cabine delle motrici. Tali deroghe aprono prospettive nuove per i produttori di motrici, mezzi pesanti e rimorchi, nel rispetto tuttavia di determinati requisiti, uno dei quali è quello di non aumentare la capacità di carico dei veicoli. Tali requisiti saranno precisati in un secondo momento dalla Commissione, con l'assistenza di un comitato e dovranno assicurare il rispetto delle norme di sicurezza stradale, dei vincoli dovuti alle infrastrutture e della fluidità del traffico. Oltre alla riduzione del consumo di carburante e delle emissioni di gas a effetto serra, la profilatura delle cabine dovrà anche migliorare il campo di visibilità dei conducenti, permettendo quindi di risparmiare circa 400 vite umane ogni anno in Europa. Anche il confort e la sicurezza dei conducenti saranno migliorati.

In linea generale, la proposta della Commissione è un buon documento di partenza su cui è doveroso evidenziare gli elementi da armonizzare con altri aspetti che coinvolgono il trasporto nonché con le specificità in essere in Italia. Tali elementi sono di seguito dettagliati facendo riferimento al documento 2013/0105 (COD) e **sono da considerare importanti ai fini negoziali:**

- Art. 8 - Relativamente alle appendici aerodinamiche si ritiene che le estensioni dimensionali autorizzate per l'applicazione di questi dispositivi debbano essere coerenti con le prescrizioni di omologazione del Regolamento 1230/2012. A questo proposito si ricorda che tale norma autorizza anche estensioni di larghezza (50 mm) che non sono incluse nella proposta in argomento.
- Art. 8, punto 3 - Non risultano condivisibili le procedure di approvazione e certificazione suggerite nella proposta della Commissione. Infatti, lasciare agli Stati Membri l'approvazione nazionale e imporre l'accettazione da parte degli altri Stati Membri non favorisce l'armonizzazione e comporta possibili rischi derivanti dalle caratteristiche di tali soluzioni; si pensi, ad esempio, alla manovrabilità su strade curve, in particolare con

- tornanti, ed in percorsi cittadini ove andrebbero adeguatamente valutati i maggiori rischi di incidenti sia con altri veicoli sia con altri utenti della strada come pedoni e ciclisti.
- La proposta di adottare requisiti di prestazione e sicurezza per le cabine di guida (art. 9.1) è condivisibile in principio; tuttavia essa comporta una “rivoluzione” nella concezione delle cabine dei veicoli che può generare forti impatti competitivi tra i costruttori che saranno chiamati a rinnovare nel tempo la propria gamma di prodotto. Al riguardo, si ritiene che la trattazione di tale argomento attraverso l’adozione di atti delegati non sia appropriata e pertanto sarà opportuno valutare il ricorso alla procedura legislativa ordinaria.
  - Art. 10 bis - La proposta limita l’aumento della massa massima ammessa in caso di motorizzazioni ibride o elettriche solo ai veicoli a due assi mentre, per una maggiore efficacia della norma, tale aumento dovrebbe essere previsto anche per i veicoli a tre o più assi. Inoltre, dovrebbe essere richiesto che la proposta di direttiva preveda di autorizzare l’aumento di una tonnellata di massa anche per i veicoli alimentati a gas naturale compresso e liquido e/o a Gas di Petrolio Liquefatto (GPL). E’ da notare che questa tipologia di veicoli è, al pari di quella elettrica o ibrida, da considerare compatibile con l’ambiente ed, inoltre, rappresenta un settore in cui l’Italia è leader mondiale. Con riferimento all’impianto normativo nazionale, va evidenziato come una particolare attenzione dal punto di vista delle masse dei veicoli ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida sia contenuta nell’art. 167 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e s.m.i. (Codice della strada).
  - Art. 11 - Nella proposta della Commissione i semirimorchi allungati di 15 cm (compatibili con i container da 45”) sono soggetti alle limitazioni del trasporto intermodale (raggio di 300 km o comunque non oltre fino ai terminali più vicini). Si ritiene che questo ridotto allungamento del semirimorchio potrebbe essere autorizzato senza limitazioni. Inoltre, sempre per agevolare il trasporto intermodale e al fine di aumentare l’efficienza del trasporto, si dovrebbe tenere in considerazione anche un più consistente allungamento dei semirimorchi (1,5) m compatibile con i container da 48” limitatamente al trasporto intermodale. Anche un eventuale applicazione a livello nazionale, può essere presa in considerazione, visto che ci sono alcuni Paesi (es. Germania, Italia e UK) che hanno in corso sperimentazioni di questa soluzione (in Italia tale sperimentazione va sotto la denominazione di “Progetto DICIOTTO”).
  - Art.12 - Nella proposta si sollecitano gli Stati membri a promuovere l’uso di dispositivi di pesatura di bordo che comunichino all’ Autorità l’ eventuale sovraccarico del veicolo. Poiché l’introduzione di simili dispositivi richiede predisposizioni tecniche al momento non presenti sui veicoli è necessario prevedere un adeguato calendario di implementazione ed una adeguata valutazione costi/benefici.
  - Art.13, punto 6) – Andrebbe prevista una tolleranza su tutte le dimensioni (larghezza e altezza) per una maggiore uniformità per la circolazione tra i vari Stati ed aumentare l’efficienza dei trasporti.
  - Art.16 punto, 16 lett. b) - In quasi tutti gli Stati membri i veicoli trattori sono prevalentemente a due assi ed i semirimorchi a tre assi; pertanto limitare la massa massima ammessa di 44 t nelle tratte iniziali e terminali di un trasporto intermodale alla motrice a tre assi significherebbe aumentare di un asse la combinazione con il conseguente maggiore consumo che vanificherebbe i risparmi ottenuti con le altre misure previste nella proposta.

Con riferimento all'art. 6 comma 4 lettera c)

La materia oggetto della proposta di modifica della direttiva 96/53/CE è già oggi disciplinata dalle norme del Codice della Strada (decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e s.m.i.) in armonizzazione con quelle comunitarie. Pertanto, non si rilevano impatti per gli oneri di finanza pubblica né per le competenze regionali e delle autonomie locali o sull'organizzazione delle pubbliche amministrazioni.

Con riferimento all'art. 24

Nella proposta di modifica della direttiva in oggetto, non si rilevano aspetti di competenza delle Regioni e delle province autonome.

Ai sensi dell'art. 6 comma 5 della legge 24 dicembre 2012 n. 234, si allega la tabella di corrispondenza tra le disposizioni del progetto e le norme nazionali.

Allegato

Tabella di corrispondenza tra le disposizioni del progetto di direttiva e le norme nazionali vigenti

Disposizioni del progetto di direttiva	Norme nazionali vigenti
Articolo 1	- Art. 61 del Decreto legislativo 30.4.1992, n. 285 (Codice della strada) - Art. 62 del Decreto legislativo 30.4.1992, n. 285 (Codice della strada) - Art. 167 del Decreto legislativo 30.4.1992, n. 285 (Codice della strada)
Articolo 2	=
Articolo 3	=