



Esame delle proposte di legge

C. 41 Brambilla, C. 96 Gusmeroli, C. 195 Comaroli, C. 411 Vinci, C. 412 Vinci, C. 526 Berruto, C. 529 Mulè, C. 578 De Luca, C. 634 Consiglio regionale della Lombardia, C. 684 Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, C. 686 Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, C. 697 Carè, C. 718 Santillo, C. 865 Consiglio regionale del Veneto, C. 874 Consiglio regionale del Veneto, C. 892 Iaria, C. 985 Rosato, C. 1030 Mascaretti, C. 1218 Consiglio regionale della Puglia, C. 1258 Deidda, C. 1265 Morassut, C. 1398 Cherchi, C. 1413 Consiglio regionale del Veneto e C. 1435 Governo

di modifica del codice della strada

**IX Commissione Trasporti, Poste e
Telecomunicazioni della Camera**

Roma, 14 novembre 2023

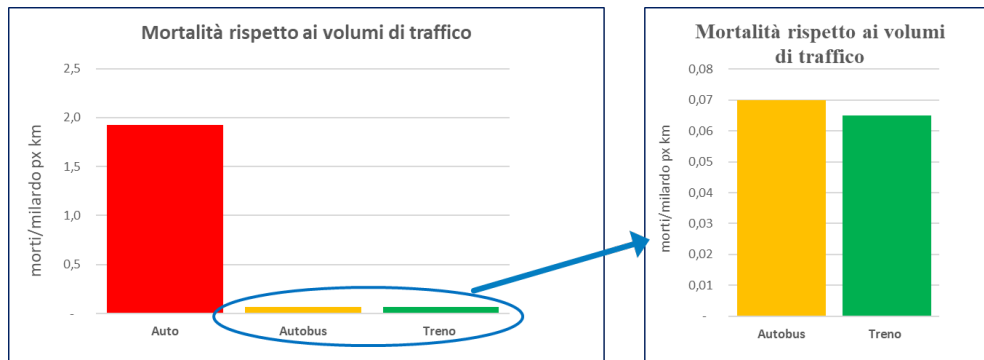
*Onorevole Presidente, Onorevoli Deputati,
desideriamo in primo luogo ringraziarVi per l'attenzione che avete voluto riservare ad ANAV,
l'Associazione di Confindustria del trasporto di passeggeri con autobus, nell'ambito dell'esame delle
diverse proposte di legge di modifica al codice della strada attualmente all'esame della Commissione.*

*L'Associazione, da sempre attenta per vocazione statutaria a promuovere lo sviluppo della mobilità
collettiva con autobus come la più adeguata soluzione ai problemi della congestione del traffico,
dell'inquinamento ambientale (atmosferico ed acustico), della sicurezza del trasporto e della
riduzione dell'incidentalità, dello sviluppo urbano sostenibile, e a favorire, quindi, misure utili
all'evoluzione della mobilità collettiva e sostenibile, sente il dovere di contribuire con idee e proposte,
all'approfondimento dei temi di grande rilevanza, al fine di promuovere interventi di rilancio e
sviluppo del trasporto di persone con autobus nei suoi diversi settori.*

*Con questo spirito sottoponiamo all'attenzione di codesta Commissione le nostre valutazioni e le
relative proposte di miglioramento del testo di proposta legislativa che, auspichiamo, possano essere
condivise e adottate.*

Sviluppo del trasporto pubblico locale e delle altre modalità di trasporto collettivo mediante autobus

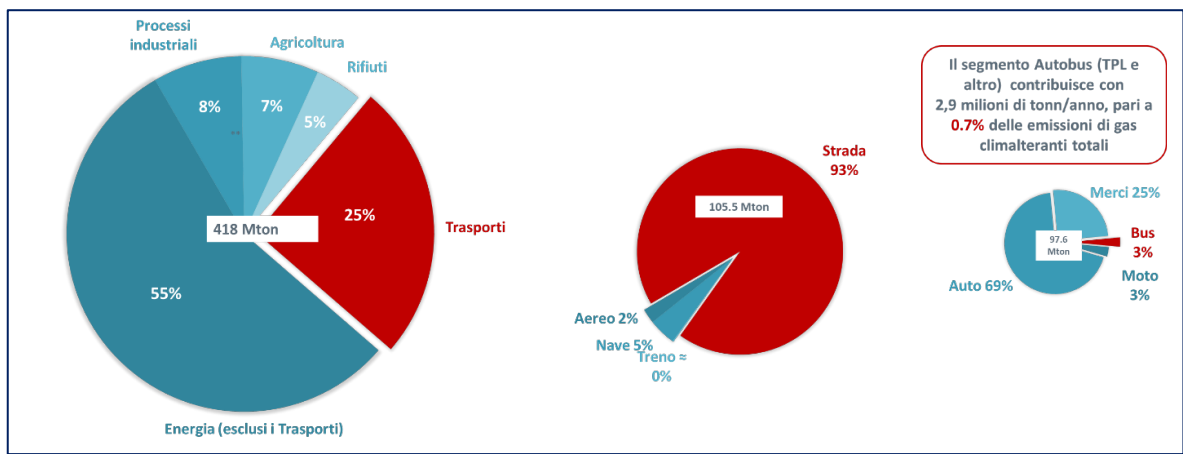
L'autobus è un mezzo altamente sostenibile, la migliore soluzione per ridurre le esternalità negative ambientali e sociali nel settore dei trasporti. È infatti un mezzo molto sicuro, caratterizzandosi per avere il più basso tasso di mortalità fra i veicoli stradali. Relativamente ai passeggeri-km, l'autobus nel nostro paese ha infatti un'incidenza sui decessi inferiore a quella dell'autovettura di 30 volte, valore analogo a quello del treno, mezzo noto per caratterizzarsi per elevati livelli di sicurezza.



Fonte: elaborazioni ANAV su dati ACI

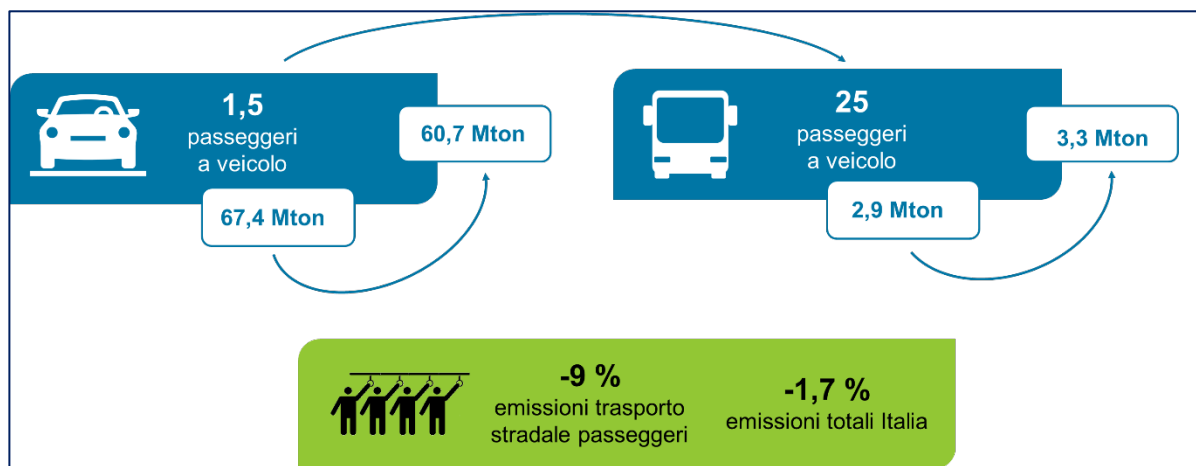
A ribadire la sicurezza dell'autobus, interviene anche il Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030, approvato ad aprile 2022 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (allora MIMS) che, in termini di mortalità, sottolinea: «*[Per l'autobus] In questo caso, tuttavia, può pesare la ridotta numerosità del fenomeno, che ne può alterare l'affidabilità statistica. Infatti, l'autobus è di fatto poco presente nelle statistiche di incidentalità e costituisce il mezzo più sicuro tra quelli su strada, tant'è vero che chi viaggia in autobus ha un rischio di esser coinvolto in un incidente stradale di gran lunga inferiore a quello tipico di chi viaggia in automobile. In generale, investire favorendo l'uso del trasporto pubblico equivale a investire in sicurezza stradale.*

L'autobus è poi un mezzo molto sostenibile dal punto di vista ambientale. Recenti studi hanno dimostrato che il mondo dell'autobus, in tutte le sue forme, incide sulla totalità delle emissioni climalteranti per solo lo 0,7%.



Fonte: Politecnico di Milano, 2022

Mentre invece la mera realizzazione dell'obiettivo del PNRR di spostare il 10% dei passeggeri dal trasporto privato al trasporto collettivo ridurrebbe le emissioni climalteranti totali dell'1,7%, comprensivo dell'incremento derivante dall'aumento dei servizi.



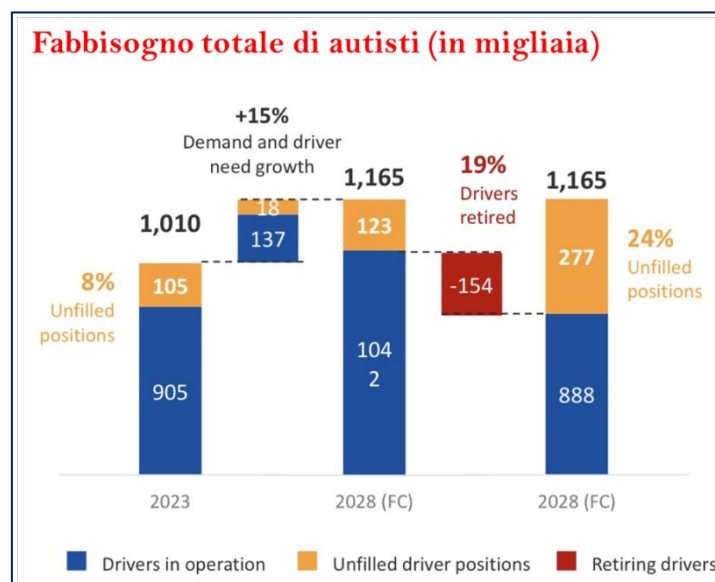
Fonte: RINA 2023

Per quanto detto, il trasferimento di quote di domanda di mobilità dal trasporto privato a favore di quello collettivo con autobus nelle sue varie forme (TPL urbano ed extraurbano, autolinee a lunga percorrenza, servizi di noleggio con conducente, scuolabus, ecc.) costituisce una misura in grado di produrre sensibili benefici in termini di sostenibilità. Per questo è quindi indispensabile promuovere tale tipo di mobilità, attuando misure che in generale la rendano sempre più attrattiva e competitiva rispetto all'utilizzo dell'auto privata, risolvendo anche importanti criticità oggi presenti nel settore.

1) La carenza del personale conducente - Abbassamento dell'età minima dei conducenti professionisti a 18 anni per la guida di veicoli delle categorie di patente di guida D e DE, D1 e D1E

Secondo l'International Road Union (IRU) nel 2026 la carenza di autisti professionali potrebbe crescere del 60% rispetto ai livelli del 2021 in assenza di opportune politiche di contrasto. Dello stesso avviso la UITP, l'organizzazione mondiale che rappresenta aziende e associazioni del trasporto pubblico locale, la quale sostiene che una delle misure necessarie per risolvere la problematica è abbassare l'età minima di accesso alla patente professionale consentendo agli Stati membri di prevederlo specificamente per i propri territori.

In Italia, per il settore del trasporto passeggeri con autobus, nel 2021 si è registrata una carenza di conducenti stimabile intorno alle 7.000 unità. Nel 2022 la stima è ulteriormente peggiorata e le stime per il 2023 sono di segno fortemente negativo per l'intero settore, mettendo a serio rischio l'erogazione dei servizi pubblici per la collettività in determinate aree del Paese.



[Fonte IRU report Driver Shortage 2023]

La situazione è allarmante anche per il divario di età: molto bassa è risultata la percentuale di giovani conducenti al di sotto dei 25 anni (2%), leggermente al di sotto della media europea (3%). La percentuale di conducenti con oltre 55 anni di età è risultata alta (29%), un *gap* destinato ad aumentare con il pensionamento dei conducenti più anziani e l'assenza di giovani pronti a sostituirli. Il nuovo rapporto pubblicato dall'IRU ad ottobre 2023 mostra che la carenza di autisti in Europa continua ad allargarsi, alimentata dalla crescita della domanda di trasporto, dall'aumento dell'età media dei conducenti e dal mancato ricambio generazionale.

L'ordinamento nazionale consente, in conformità alle disposizioni e principi della Direttiva UE 2022/2561 relativa alla qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti, che a 21 anni

di età si possa condurre veicoli delle categorie di patente di guida D e DE, per servizi di linea con percorrenza non superiore a 50 chilometri, a condizione di essere titolare di CQC conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale accelerato di 140 ore e del superamento del relativo esame.

L'Associazione ritiene invece necessario l'abbassamento di tale limite anagrafico a 18 anni, a fronte di una formazione CQC completa (280 ore), consentendo così anche l'eliminazione del limite dei 50 km per la guida di veicoli adibiti a servizi di linea in ambito nazionale.

Allo stesso modo, l'attuale limite fissato a 21 anni di età per la guida di veicoli delle categorie di patente di guida D1 e D1E, a condizione di essere titolare di CQC conseguita a seguito della frequenza, e superamento del relativo esame, di un corso di qualificazione iniziale accelerato di 140 ore, andrebbe ridotto a 18 anni per guidare nel territorio dello Stato italiano veicoli di una delle categorie summenzionate, a condizione però che il soggetto sia titolare di CQC conseguita a seguito della frequenza, e superamento del relativo esame, di un corso di qualificazione iniziale ordinario, di 280 ore.

Tali modifiche consentirebbero, nel perimetro garantito della norma europea vigente, una prima utile soluzione per contrastare il fenomeno, attraendo e incentivando giovani ad accedere al lavoro in un settore che, come quello del trasporto pubblico, si trova ad affrontare una situazione di grave squilibrio nella domanda e nell'offerta di lavoro, proprio a causa di tale fenomeno.

2) Il tema dei requisiti tecnici accessori per l'accesso alle aree urbane

Un ulteriore tema che si ritiene importante portare all'attenzione, è quello della disciplina dei requisiti tecnici accessori per l'accesso alle aree urbane. Come noto infatti è stato recentemente previsto dal comune di Milano per accedere all'area B l'obbligo di dotazione di sistemi per il riconoscimento di utenza debole e la protezione da angolo cieco sui mezzi pesanti. Per quanto la misura sia in linea di principio condivisibile, in quanto va nella direzione di aumentare la sicurezza stradale, molte sono le problematiche che stanno incontrando gli operatori di trasporto. Compatibilità con i veicoli dei sistemi, riconoscimento da parte della motorizzazione, rapporto con i costruttori, possibilità che altri centri urbani prevedano, in forme diverse, l'obbligo.

Per questi motivi è indispensabile prevedere che ogni misura che stabilisca interventi sui veicoli finalizzata all'accesso alle aree urbane venga da un lato decisa in collaborazione con i competenti uffici della direzione generale della Motorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dall'altro sia frutto di una definizione di linee comuni valide sul territorio nazionale.

La possibile circostanza che ogni comune disciplini la questione con modalità diverse pone in capo alle aziende di trasporto un rischio molto elevato, derivante dall'obbligo di dover rispettare un requisito non uniforme sui vari territori con le evidenti controindicazioni operative.

3) Titolo legale per i servizi di linea

Si segnala inoltre la necessità di chiarire la portata della norma del codice della strada (art. 87 Servizio di linea per trasporto di persone) che prevede che i veicoli immatricolati in servizi di linea possono essere utilizzati esclusivamente sulle linee per le quali l'intestatario della carta di circolazione ha ottenuto il titolo legale, vale a dire l'autorizzazione all'esercizio del servizio, nel quale sono già elencate le linee che l'impresa è tenuta ad esercire e non anche il c.d. "Allegato A" alla carta di circolazione contenente una duplicazione di suddetto elenco. La norma, difatti, è nella prassi mal interpretata, generando a carico degli uffici delle motorizzazioni e delle stese imprese esercenti servizi di linea, un aggravio burocratico privo di utilità. Criteri di coerenza, oltre che di armonizzazione con le norme di settore domestiche e sovranazionali, imporrebbero di rendere funzionale la disciplina in materia, eliminando duplicazioni (della carta di circolazione) e ingiustificati appesantimenti burocratici che incidono sui costi del personale e sui livelli di efficienza organizzativa.

4) Sorpasso velocipedi

Il disegno di legge prevede poi novità in termini di sorpasso dei velocipedi, disponendo in più parti che gli autoveicoli effettuino la manovra a una distanza di 1,5 metri dal velocipede stesso. **Tale previsione, per quanto condivisibile sotto il profilo del principio del perseguimento della sicurezza stradale, rischia di impattare in modo importante sulla circolazione dei veicoli adibiti a trasporto pubblico locale e trasporto collettivo più in generale.** Le dimensioni di un autobus infatti, rendono molto difficile il rispetto della distanza di 1,5 metri. Si genererebbe infatti un impatto molto significativo sulla circolazione stradale rendendo particolarmente complesso il sorpasso di velocipedi.

Roma, 14 novembre 2023