

Disegno di legge (C.1435)

«Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285»

**Audizione IX Commissione Trasporti
Camera dei deputati**

16 Novembre 2023



I numeri della filiera italiana

Industria automotive



5.528
imprese



273.600
addetti
alla produzione

8,5 mld€
in salari e stipendi



86,2 mld€
Fatturato

9,9% del
settore
manifatturiero

5,2% del PIL



Il settore
industriale
con **il più alto
moltiplicatore di
valore aggiunto**

Settore automotive (industria e servizi)



1,25 milioni
addetti

25,8 mld€
in salari e stipendi



299 mld€
Fatturato

18,1% del PIL



76,3 mld€
Gettito fiscale 2019

✓ 60 mld€ Utilizzo
✓ 9,6 mld€ Acquisto
✓ 6,7 mld€ Possesso

Componentistica¹:

2.167 imprese
166.800 addetti
55,9 mld€ fatturato

Saldo
commerciale
2022



¹ Fonte: Osservatorio della componentistica automotive italiana - Ed. 2023

La filiera automotive nazionale

Il settore automotive dovrà affrontare nei prossimi anni sfide tecnologiche e regolamentari che impongono cambiamenti dirompenti essendo, inoltre, soggetto ad una vasta regolamentazione comunitaria ed internazionale, in continua e rapida evoluzione.

In questo quadro di riferimento rientra a pieno titolo **la regolamentazione del Codice della Strada** e gli impatti che la regolamentazione hanno direttamente ed indirettamente sulla filiera automotive, essendo vitale per le imprese il poter programmare gli investimenti e svolgere la loro attività di impresa mediante una regolamentazione coerente con tali esigenze.

→l'auspicio è che si approvi in tempi rapidi una revisione generale del Codice della Strada ispirata a principi di semplificazione e coerenza con le altre norme nazionali e sovranazionali.

Le considerazioni di ANFIA sul testo del DDL (C.1435)

- **Assolutamente favorevoli alla separazione della parte regolamentare per demandarla a provvedimenti più facilmente aggiornabili al progresso tecnico, facendo il più possibile riferimento diretto alle prescrizioni comunitarie ed internazionali.**
- **Necessario adeguamento della regolamentazione nazionale per le sperimentazioni e la circolazione dei veicoli a guida autonoma** (livelli SAE 3 e superiori). Questi aggiornamenti sono un passo fondamentale per le attività di innovazione della filiera automotive e di valorizzazione delle competenze presenti nel nostro paese, oltre ad essere importante in ottica di accrescimento dei livelli di sicurezza sulle strade e per la riduzione degli incidenti.
- **Relativamente alla tempistica di definizione della legge delega e dei relativi provvedimenti attuativi auspichiamo tempi rapidi e certi e un approccio condiviso con le parti interessate per la definizione delle norme di dettaglio.**



Guida autonoma

La recente approvazione dell'articolo 34-bis dalla **Convenzione di Vienna** sulla circolazione dei veicoli introduce il concetto di **“sistema di guida automatica”** per consentire la diffusione dei sistemi di assistenza alla guida cd. ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) di livello avanzato che consentono al conducente di lasciare il volante in certe condizioni.

La stessa Convenzione statuisce che gli Stati per consentire la circolazione in abito nazionale (in determinate condizioni prestabilite) debbano recepire le indicazioni della nuova disposizione.

→ **In Italia è necessario ed urgente definire una serie di interventi normativi che regolino la circolazione dei veicoli a guida autonoma, le caratteristiche dei sistemi di guida automatizzata di cui sono dotati, l'interazione tra il conducente umano e il sistema automatizzato.**

Sono certamente da adeguare le disposizioni dell'46 che definisce la *nozione di veicolo* e gli articoli afferenti il comportamento del conducente, adeguando le disposizioni rispetto al livello di automazione presente sul veicolo.

Le proposte consentiranno all'Italia di non essere da meno rispetto a Francia e Germania che hanno già provveduto ad adottare in ambito nazionale diverse regolamentazioni sulla circolazione delle auto a guida autonoma di livello 3 e 4.

Trasporti eccezionali

Si suggerisce la modifica al comma 2 lettera b) dell'art. 10, sostituendo gli attuali riferimenti specifici alla massa complessiva del carico trasportato con un appropriato limite di portata per gli assi (come riportato nel comma 5 art.62 del Codice della strada).

→ In questo modo, **indipendentemente dal peso del carico trasportato, l'effetto che questo avrà sul suolo sarà limitato**, garantendo la salvaguardia delle infrastrutture percorse in condizioni di eccezionalità.

Complessi veicolari a 18 mt

Per valorizzare gli ottimi risultati in termini di sicurezza stradale e di ottimizzazione della logistica delle merci dati dalla sperimentazione decennale del «**progetto 18**», il DL Infrastrutture 2021 aveva autorizzato la circolazione nazionale delle combinazioni veicolari a 18 metri (1,5 mt in più rispetto alla lunghezza standard) al fine di stimolare il mercato di questi mezzi con la conseguente riduzione del numero di veicoli necessari ai servizi di trasporto nazionale delle merci.

→ si rileva che il vincolo previsto dal nuovo art 61, legato all'utilizzo dei 18 mt solo per il trasporto intermodale rende la norma inefficace ed inapplicabile in considerazione del fatto che le **infrastrutture ferroviarie e navali non consentono il trasporto dei rimorchi e semirimorchi allungati**.

→ Si propone la modifica del comma 2 dell'art. 61 per eliminare tale vincolo.

Riqualificazione ad idrogeno dei veicoli

Al fine di accelerare l'efficientamento energetico del parco circolante dei veicoli commerciali ed industriali si stimola il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in base alla delega conferitagli dal Codice della Strada, a definire la normativa tecnica e le specifiche procedure per l'approvazione nazionale della “**riqualificazione ad idrogeno**” dei veicoli.

→ Si propone pertanto un'aggiunta al comma 3-bis dell'art. 75 del Codice della strada.