

LE MODIFICHE ALLA DIRETTIVA 96/53 SUI PESI E DIMENSIONI DEI MEZZI PESANTI



LE MODIFICHE ALLA DIRETTIVA 96/53/CE LE RAGIONI DELLA COMMISSIONE U.E

Le ultime modifiche alla direttiva 96/53 (introdotte con d.m 20 luglio 2021) si sono rivelate insufficienti a promuovere la diffusione di veicoli più ecologici, per una serie di motivazioni:

Mancanza di un quadro normativo unitario a livello U.E sulla circolazione dei veicoli più lunghi e più pesanti

Incentivi insufficienti per migliorare l'efficienza energetica delle operazioni di trasporto su strada e per ridurre le emissioni di gas serra.

Sostegno inadeguato al trasporto intermodale e alla cooperazione modale.

LE MODIFICHE ALLA DIRETTIVA 96/53/CE OBIETTIVI E SOLUZIONI DELLA COMMISSIONE U.E

Obiettivo n° 1: **Migliorare la sostenibilità del trasporto merci**, rimuovendo le barriere normative e tecniche che hanno ostacolato la diffusione di tecnologie a zero emissioni e per facilitare e incentivare le operazioni intermodali.

Soluzioni individuate:

- ✓ Incrementare il peso massimo consentito per i veicoli più puliti, favorendo i veicoli a emissioni zero.
- ✓ Applicare al trasporto intermodale eseguito con rimorchi e semirimorchi, le agevolazioni già previste per quello dei container di 45 piedi

LE MODIFICHE ALLA DIRETTIVA 96/53/CE AUMENTO DELLA MASSA COMPLESSIVA DEI COMPLESSI VEICOLARI NELL'INTERMODALE E DI QUELLI PIÙ ECOLOGICI

Autoveicolo a due assi con semirimorchio a tre assi adibito ad operazioni di trasporto intermodale (All.1, punto 2.2.2, lett. c): IL PESO MASSIMO AUTORIZZATO PASSA DALLE ATTUALI **42 TON** ALLE **44 TON** PROPOSTE DEL PARLAMENTO EUROPEO

Nei **complessi** formati da veicoli a motore ad alimentazione alternativa (diversi dai veicoli a motore a emissioni zero), i pesi massimi autorizzati di cui alla sottosezione 2.2 sono aumentati del peso aggiuntivo della tecnologia del carburante alternativo per un massimo di 1 tonnellata (si conferma il testo attuale)

Nei complessi formati da veicoli a motore a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati previsti ai punti 2.2.1 e 2.2.2 (previsti per gli autotreni e gli autoarticolati a 5 o 6 assi) sono aumentati di 4 tonnellate (si prescinde quindi dal peso effettivo della tecnologia a zero emissioni)

Nei complessi formati da veicoli a motore a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati previsti ai punti 2.2.3 e 2.2.4 (rispettivamente per gli autotreni e gli autoarticolati a 4 assi) sono aumentati di 2 tonnellate (sostanzialmente la previsione è identica a quella attuale, con alcune specifiche aggiuntive per gli autoarticolati)

LE MODIFICHE ALLA DIRETTIVA 96/53/CE AUMENTO DELLA MASSA COMPLESSIVA DEI COMPLESSI VEICOLARI PIÙ ECOLOGICI

Nel caso di complessi di veicoli comprendenti rimorchi o semirimorchi con tecnologia a zero emissioni i pesi massimi autorizzati previsti ai punti 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 e 2.2.4 sono aumentati di 2 tonnellate.

Quando più di uno degli aumenti per le combinazioni di veicoli di cui sopra si applicano a una singola combinazione di veicoli, **TALI AUMENTI SI APPLICANO CUMULATIVAMENTE!!**.

Esempio:

- Autoarticolato a 5 o 6 assi **adibito al trasporto intermodale**, con tecnologia a zero emissioni che riguarda sia il veicolo a motore che il semirimorchio:
 - Il peso massimo di 44 ton. deve essere aumentato delle **4 ton** previste per il veicolo a motore e di ulteriori **2 ton**. previste per il semirimorchio, **per un totale di 6 ton.!!**.
 - Il risultato è che la massa complessiva del complesso veicolare **sarà di 50 ton.**, incluso il maggior peso legato alla componentistica a zero emissioni.

LE MODIFICHE ALLA DIRETTIVA 96/53/CE AUMENTO DELLA MASSA COMPLESSIVA DEI VEICOLI ISOLATI

Per quanto riguarda i veicoli a motore isolati

- Viene introdotta (sez. 2.3.6) la categoria dei **veicoli a motore a cinque assi con due assi sterzanti** in cui l'asse motore è munito di pneumatici gemellati e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti nell'Unione, oppure doppi pneumatici e peso massimo per asse non supera le 9,5 tonnellate. La massa complessiva può raggiungere le 40 ton.
- Nel caso di autoveicoli ad alimentazione alternativa diversi da quelli a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati sono maggiorati del peso aggiuntivo dell'alimentazione alternativa tecnologia del carburante con un massimo di 1 tonnellata.
- Nel caso dei **veicoli a motore a emissioni zero**, i pesi massimi autorizzati previsti al comma 2.3 sono aumentati di 2 tonnellate.

LE MODIFICHE ALLA DIRETTIVA 96/53/CE

AUMENTO DELLA LUNGHEZZA MASSIMA E DEROGHE NAZIONALI AI PESI E DIMENSIONI

- Nel caso di veicoli o combinazioni di veicoli impegnati in un'operazione di trasporto intermodale, la lunghezza massima ammessa dell'autoarticolato è di **18,00 mt**, mentre la distanza massima prevista al punto 1.6 dell'allegato I è di **13,50 mt** (invece di 12 mt) – emendamento Parlamento europeo all'art. 10 quater.
- La lunghezza massima è derogabile per accogliere la tecnologia a zero emissioni, senza incremento della lunghezza di carico (art. 10 ter, p.2);
- Per i veicoli che trasportano container «high cube», l'altezza massima prevista è 4,30 mt

Gli Stati membri possono autorizzare la circolazione nel loro territorio di veicoli isolati o di combinazioni di veicoli che effettuano determinate operazioni di trasporto nazionale o internazionale che non incidono significativamente sulla concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, **con pesi** o dimensioni che si discostano da quelli stabiliti ai punti 1.1 e 1.2., 1.3, 1.4 a 1.8, 2, 4.1. 4.2 e 4.4 dell'Allegato I. (art. 4 par. 4). Tuttavia, in questo caso:

- Lo Stato **non può rifiutare o vietare l'uso nel proprio territorio**, nel traffico internazionale, delle combinazioni di veicoli aventi lo stesso peso di quello ammesso per il trasporto nazionale, **purché non superiore a 44 ton** (o del peso più elevato per i veicoli coinvolti in trasporti intermodali). Deroga applicabile per i veicoli ad alimentazione tradizionale, fino al 31.12.2034 (art. 4 ter);
- Lo Stato deve consentire **anche la circolazione di sistemi modulari europei (EMS)** ai sensi del paragrafo 4 bis, in modo da raggiungere almeno la lunghezza di carico autorizzata in tale Stato membro.

LE MODIFICHE ALLA DIRETTIVA 96/53/CE

LA CIRCOLAZIONE DEGLI EMS

La circolazione degli EMS si collega al **secondo obiettivo** dell'iniziativa legislativa della Commissione U.E, ovvero quello di **migliorare il funzionamento del mercato interno**:

- armonizzando le norme sull'uso di veicoli pesanti più lunghi e/o pesanti nelle operazioni transfrontaliere, pur garantendo la necessaria flessibilità per gli Stati membri.
- Per quanto riguarda gli EMS, rendendone possibile la circolazione, nel rispetto di specifiche condizioni.

La definizione degli EMS è la seguente (art. 2):

«veicolo a motore o un veicolo combinato agganciato a uno o più rimorchi o semirimorchi la cui combinazione totale supera la lunghezza massima autorizzata e può superare i pesi massimi autorizzati di cui all'allegato 1 e in cui ciascun veicolo a motore, rimorchio e semirimorchio non supera i pesi o le dimensioni di cui all'allegato 1»

LE MODIFICHE ALLA DIRETTIVA 96/53/CE I LIMITI ALLA CIRCOLAZIONE DEGLI EMS (ART.4, COMMA 4 BIS)

- *Per le nuove tratte EMS, gli Stati membri effettuano una valutazione preventiva del possibile impatto dei sistemi modulari europei sulla sicurezza stradale, sull'infrastruttura stradale e sulla ripartizione modale.*
- *Gli Stati membri che hanno già stabilito rotte EMS nel loro territorio alla data di entrata in vigore delle modifiche alla direttiva, non sono tenuti ad effettuare una valutazione preventiva per tali rotte già stabilite;”*
- *gli Stati membri rendono pubbliche, in modo accessibile e trasparente, le informazioni relative ai pesi e alle dimensioni massime applicabili alla circolazione dei sistemi modulari europei al loro interno.*
- *gli Stati membri istituiscono un sistema di monitoraggio dell'impatto dei sistemi modulari europei sulla sicurezza stradale, sull'infrastruttura stradale, sulla cooperazione modale, sui volumi di traffico.*
- *Gli Stati membri possono stabilire requisiti minimi o un sistema di certificazione per i conducenti dei sistemi modulari europei.*

LE MODIFICHE ALLA DIRETTIVA 96/53/CE

LE SEMPLIFICAZIONI PER IL TRASPORTO DI CARICHI INDIVISIBILI

- i nuovi paragrafi 3 e 4 dell'art. 4 stabiliscono che *"gli Stati membri garantiscono che la procedura per ottenere permessi o accordi simili per il trasporto di carichi indivisibili sia agevole, efficiente e non discriminatoria, fornendo un modulo di domanda standard comune a livello UE e riducendo al minimo gli oneri amministrativi e inutili ritardi".*
- Il nuovo art. 4 bis prevede la **creazione di uno sportello unico**, dove gli operatori potranno richiedere il rilascio dei permessi al trasporto eccezionale ed ottenere informazioni utili per la pianificazione dell'itinerario.
- La Commissione inoltre:
 - *Istituisce e gestisce un **portale web europeo dedicato** e aggiornato, disponibile in tutte le lingue ufficiali dell'Unione, che collega gli sportelli unici di cui sopra fornendo, tra l'altro, una chiara panoramica grafica delle strade sui quali gli EMS e, ove disponibile, i veicoli che trasportano carichi indivisibili sono autorizzati a circolare negli Stati membri interessati,*
 - *potrà adottare un **modello di domanda standard** comune e armonizzare norme e procedure per il rilascio delle autorizzazioni nazionali.*

LE MODIFICHE ALLA DIRETTIVA 96/53/CE

IL CONTRASTO DEL SOVRACCARICO

Il nuovo art. 10 quinquies, par.1, prevede che gli Stati membri adottino misure per contrastare il sovraccarico, compreso quello nell'ambito del trasporto eccezionale.

Queste misure comprendono:

- *l'installazione sulle strade (in prima battuta, sulle reti TEN) di **sistemi automatici di pesatura** (certificati, per le reti TEN);*
- *l'installazione di **sistemi di pesatura di bordo sui veicoli**, da cui rimangono esclusi i veicoli immatricolati in un altro Stato membro.*
- *Il collegamento dei sistemi di pesatura certificati ai punti di contatto nazionali per il rilascio delle autorizzazioni ai trasporti eccezionali, per poter riconoscere i veicoli che superano i limiti di peso ma sono autorizzati a circolare, e quelli che superano i limiti di peso previsti dall'autorizzazione al trasporto eccezionale.*