

IL TRASPORTO DI PERSONE “SU GOMMA” IN ITALIA (superiore a 3,5 T) **Secondo le norme del Codice della Strada e relativi Regolamenti, Decreti e Circolari**

In questo vademecum viene effettuata una breve distinzione tra i veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 Tonnellate adibiti al trasporto di persone, ovvero gli autobus, gli autosnodati e i filoveicoli, considerando le caratteristiche tecniche dei veicoli previste dall'immensa burocrazia italiana. Verranno anche trattate le principali differenze dei servizi a cui adibire un veicolo per trasporto passeggeri: il servizio pubblico di linea, il servizio Noleggio Con Conducente e lo scuolabus.

AUTOBUS

Gli **autobus** sono veicoli adibiti al trasporto di persone con più di 9 posti compreso il conducente; fanno parte della categoria degli **autoveicoli**.

Secondo la **classificazione internazionale** dei veicoli a motore e trainati, gli **autobus** rientrano nella **categoria M** (veicoli a motore destinati al trasporto di persone con almeno 4 ruote) e più precisamente:

- Categoria M1:** veicoli a motore destinati al trasporto di persone con al massimo 8 posti a sedere oltre al sedile del conducente.
- Categoria M2:** veicoli a motore destinati al trasporto di persone con più di 8 posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima non superiore a 5 T.
- Categoria M3:** veicoli a motore destinati al trasporto di persone con più di 8 posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima superiore a 5 T.

Le **caratteristiche dimensionali e di massa** degli autobus, secondo quanto prescritto dall'art. 61 del CdS, dall' art. 216 del regolamento e dall'art. 62 del CdS, sono le seguenti:

- **lunghezza massima:**
 - a due assi: **13,50 metri**
 - a tre o più assi: **15,00 metri**

N.B. La sperimentazione degli autobus più lunghi di 12 metri si è conclusa nel 2001 e attualmente possono circolare con lunghezze massime fino a 15 metri (Circolare DTTSIS 18.11.2003 n. 4346-MOT2/B).

Deroga valida solo per gli autobus NCC e granturismo: tali autobus possono essere dotati di strutture portasci o portabagagli applicate posteriormente a sbalzo; pertanto in deroga all'art. 61 CdS e nel rispetto del DD 13.3.1997, 464/4288(0) e della direttiva 2002/7/CE recepita con DM 12.9.2003, occorre che gli autobus non debbano superare la lunghezza massima prevista dal CdS anche con sovrastrutture amovibili aggiunte, tipo portasci.

- **larghezza massima:**
 - **2,55 metri.** Da questa misura sono escluse le sporgenze dovute ai retrovisori mobili o di altri dispositivi per la visione indiretta, i dispositivi di illuminazione, predellini retrattili, la parte convessa del pneumatico situata immediatamente sopra il punto di contatto con il terreno, dispositivi detraibili di guida laterali montati su autobus destinati ad essere utilizzati in sistemi di veicoli guidati, se non retratti. Per i soli veicoli della categoria internazionale M2 e M3, non si considerano anche le rampe di accesso in ordine di marcia, piattaforme di sollevamento e attrezzature analoghe in ordine di marcia, purchè non sporgano più di 10 cm dai fianchi del veicolo e gli angoli delle rampe anteriori o posteriori siano arrotondati con una curvatura non inferiore a 5 mm, mentre i bordi devono essere arrotondati ed avere una curvatura di almeno 2,5 mm (direttiva 2003/19/CE recepita con DM 12.9.2003 che modifica la direttiva 97/27/CE recepita con DM 14.11.1997).
- **altezza massima:**
 - per tutti gli autobus, eccetto quelli in servizio pubblico di linea urbano e suburbano: **4,00 metri;**
 - per gli autobus in servizio pubblico di linea urbano e suburbano: **4,30 metri** (devono però circolare obbligatoriamente su itinerari prestabiliti, caratteristica essenziale ed irrinunciabile del servizio di linea).

- **masse massime:**
 - autobus a 2 assi, eccetto quelli in servizio pubblico di linea urbano e suburbano: **18 Tonnellate**;
 - autobus a 2 assi in servizio pubblico di linea urbano e suburbano: **19 Tonnellate**;
 - autobus a 3 o più assi: **25 Tonnellate**;
 - autobus a 3 assi dotati di asse motore munito di pneumatici gemellati e di sospensioni pneumatiche (o riconosciute equivalenti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti): **26 Tonnellate**;
 - autobus a 4 o più assi dotati di asse motore munito di pneumatici gemellati e di sospensioni pneumatiche (o riconosciute equivalenti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti): **32 Tonnellate**.
- **massa massima gravante sull'asse più caricato: 12 Tonnellate** (in ogni caso non può eccedere il valore limite riconosciuto ammissibile dalla casa costruttrice del veicolo); in caso di assi contigui la somma delle masse in corrispondenza di tali assi non deve superare i seguenti valori:
 - **12 Tonnellate:** con distanza assiale inferiore a 1 metro;
 - **16 Tonnellate:** con distanza assiale uguale o superiore a 1 metro e inferiore a 1,3 metri;
 - **20 Tonnellate:** con distanza assiale pari o superiore a 1,3 metri e inferiore a 2 metri.

I **limiti massimi di velocità** degli **autobus**, secondo l'art. 142 del CdS, sono i seguenti (vi rientrano anche i **filobus**):

- **per autobus di massa complessiva a pieno carico fino a 8 Tonnellate:** sono validi i limiti generali di velocità, ovvero:
 - **50 km/h:** nei centri urbani;
 - **70 km/h:** nei centri urbani, sulle strade le cui caratteristiche costruttive lo consentano, previa installazione di appositi segnali stradali (DLG n. 9/2002);
 - **90 km/h:** sulle strade extraurbane secondarie o locali;
 - **110 km/h:** sulle strade extraurbane principali;
 - **130 km/h:** sulle autostrade;
 - **150 km/h:** sulle autostrade con almeno 3 corsie per senso di marcia più la corsia di emergenza (DLG n. 9/2002) limitatamente ad alcuni tratti ben definiti dagli enti proprietari o concessionari delle autostrade, previa installazione di appositi segnali stradali;
 - **110 km/h:** sulle autostrade, in caso di precipitazioni atmosferiche di qualsiasi natura (limitazione automatica e senza obbligo di segnaletica – DLG n. 9/2002);
 - **90 km/h:** sulle strade extraurbane principali, in caso di precipitazioni atmosferiche di qualsiasi natura (limitazione automatica e senza obbligo di segnaletica – DLG n. 9/2002).
- **per autobus di massa complessiva a pieno carico superiore a 8 Tonnellate:**
 - **80 km/h:** sulle strade extraurbane secondarie e principali;
 - **100 km/h:** sulle autostrade.

Nella parte posteriore degli autobus e dei filobus, di massa complessiva a pieno carico superiore a 8 Tonnellate, immatricolati in Italia, devono essere indicate le velocità massime consentite mediante gli appositi dischi autoadesivi (Art. 142, c. 4 CdS).

Gli **autobus** possono essere adibiti ad:

- **uso di terzi** che comprende:
 - locazione senza conducente;
 - servizio di Noleggio Con Conducente (NCC);
 - servizio di linea per trasporto di persone.
- **uso proprio** che comprende:
 - servizio privato;
 - servizio scuolabus.

In relazione alle caratteristiche tecniche, le norme nazionali distinguono gli **autobus** in:

- **autobus**;
- **minibus**;
- **scuolabus**;
- **miniscuolabus**.

La normativa nazionale (D.M. 18.4.1977 e successive modifiche ed integrazioni con il D.M. 14.1.1983, D.M. 13.6.1983, D.M. 29.6.1986, D.M. 21.7.1989, D.M. 18.9.1991 e D.M. 24.7.2002) distingue, a seconda delle caratteristiche tecniche, gli **autobus** e i **minibus** destinati al **servizio pubblico di linea**, nelle seguenti tipologie, in base al tipo di trasporto effettuato:

- **urbano**: con sedili e spazi destinati ai passeggeri in piedi;
- **suburbano**: con sedili, spazi destinati ai passeggeri in piedi e con numero di posti a sedere non inferiore al 40% dei posti totali (35% per gli autosnodati e gli autotreni);
- **interurbano**: con sedili e passeggeri in piedi su brevi percorsi con fermate ravvicinate e possibilità di trasportare nel corridoio di circolazione (i posti a sedere non devono essere inferiori al 65% dei posti totali, 55% per gli autosnodati);
- **granturismo**: non hanno spazi per il trasporto di passeggeri in piedi.

Secondo le normative Comunitarie (D.M. 23.12.2003 e Circolare Motorizzazione n. 495/MOT1.04C - MOT B055 del 14.6.1999) gli **autobus** possono essere classificati anche con il seguente criterio:

- **autobus con numero di posti inferiori o uguale a 22+1 (conducente)**:
 - **classe A**: veicoli con sedili e predisposti per passeggeri in piedi;
 - **classe B**: veicoli non predisposti per passeggeri in piedi;
- **autobus con numero di posti superiore a 22+1 (conducente)**:
 - **classe I**: veicoli con spazi per passeggeri in piedi;
 - **classe II**: veicoli per trasporto di passeggeri seduti e in piedi nel corridoio e in zona che non superi lo spazio previsto per due doppi sedili;
 - **classe III**: veicoli costruiti esclusivamente per il trasporto di passeggeri seduti.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha stabilito, con apposito decreto (direttiva 97/27/CE recepita con D.M. 14.11.1997 e direttiva 2001/85/CE), la corrispondenza tra la classificazione nazionale e quella comunitaria, al fine di riorganizzare le normative vigenti.

In sintesi fino al 13.10.2005 l'omologazione degli autobus era ammessa in base:

- **alla direttiva 2001/85/CE** (di modifica delle direttive 70/156/CE e 97/27/CE) recepita con D.M. 20.6.2003;
- **alle norme nazionali regolate dal D.M. 18.4.1977 e successive modifiche ed integrazioni.**

Dopo il 13.10.2005, il rilascio delle omologazioni è ammesso solamente nel rispetto della direttiva 2001/85/CE, mentre le omologazioni rilasciate in base alle previgenti normative nazionali potranno essere aggiornate fino al 13.2.2006.

I **codici carrozzeria** degli autobus in vigore dal 14.10.2005, stabiliti dalla direttiva 2001/85/CE (Circolare DTTSIS 15.10.2003 n. 3868/MOT2/C), sono i seguenti:

- **autobus con numero di posti superiore a 22+1 (conducente)**:
 - **classe I**:
 - **CA**: autobus a un piano;
 - **CB**: autobus a due piani;
 - **CC**: autosnodato a un piano;
 - **CD**: autosnodato a due piani;
 - **CE**: autobus a un piano con pianale ribassato;
 - **CF**: autobus a due piani con pianale ribassato;
 - **CG**: autosnodato a un piano con pianale ribassato;
 - **CH**: autosnodato a due piani con pianale ribassato;
 - **classe II**:
 - **CI**: autobus a un piano;
 - **CJ**: autobus a due piani;
 - **CK**: autosnodato a due piani;
 - **CL**: autosnodato a due piani;

- **CM:** autobus a un piano con pianale ribassato;
- **CN:** autobus a due piani con pianale ribassato;
- **CO:** autosnodato a un piano con pianale ribassato;
- **CP:** autosnodato a due piani con pianale ribassato;
- **classe III:**
 - **CQ:** autobus a un piano;
 - **CR:** autobus a due piani;
 - **CS:** autosnodato a un piano;
 - **CT:** autosnodato a due piani;
- **autobus con numero di posti inferiore o uguale a 22+1 (conducente):**
 - **classe A:**
 - **CU:** autobus a un piano;
 - **CV:** autobus a un piano con pianale ribassato;
 - **classe B:**
 - **CW:** autobus a un piano.

A partire dal 4.8.2001, in alternativa alle norme nazionali, può essere applicato, a richiesta della casa costruttrice, il **regolamento ECE n. 52**, relativo all'omologazione dei veicoli adibiti al trasporto collettivo di persone con un numero di passeggeri non superiore a 22 escluso il conducente (Circolare n. 570/MOT1.04/C del 9.7.2001).

In breve, con il regolamento predetto, è possibile abbinare alle tipologie di veicoli previste dalla normativa nazionale (D.M. 18.4.1977), le relative classi previste dalla normativa Comunitaria (Reg. ECE n. 52), come riportato nella seguente tabella:

Normativa nazionale – D.M. 18.4.1977	Regolamento ECE n. 52 per autobus fino a 22 posti escluso conducente
Urbano	Classe A
Suburbano	Classe A
Interurbano a concessione regionale con posti in piedi	Classe A
Interurbano a concessione regionale senza posti in piedi	Classe B
Interurbano a concessione statale	Classe B
Granturismo	Classe B
Noleggio Con Conducente	Classe B

La tabella è valida solo per il passaggio dalla prima colonna alla seconda e non viceversa (dalla normativa nazionale a quella Comunitaria).

Le caratteristiche costruttive e gli allestimenti interni degli autobus differiscono in base al tipo di trasporto da effettuare e in base alla tipologia di veicolo di linea (urbano, suburbano, interurbano e granturismo). Con il D.M. 18.4.1977 e successive modifiche ed integrazioni, vengono stabilite le principali caratteristiche tecniche in relazione all'uso al quale l'autobus è destinato.

In base alle **caratteristiche costruttive** gli autobus vengono suddivisi in:

- **autobus:** veicoli adibiti al trasporto di persone, con più di 16 posti escluso il conducente;
- **minibus:** veicoli adibiti al trasporti di persone, con più di 8 posti, ma meno di 16 escluso il conducente;
- **scuolabus:** veicolo derivato dall'autobus destinato al trasporto di studenti;
- **miniscuolabus:** veicolo derivato dal minibus destinato al trasporto di studenti.

Il D.M. 18.4.1977 (normativa nazionale) individua inoltre le **prescrizioni costruttive** relative a:

- porte di servizio, porte, finestrini e paratie di emergenza;
- pavimento e corridoio;
- abitacolo del conducente;
- masse e dimensioni;
- resistenza della struttura;
- protezione antincendio;
- sistemazioni interne;

- illuminazione interna;
- sbalzo posteriore e anteriore;
- mancorrenti ed appigli interni, nonché le bagagliere;
- impianto di riscaldamento e di aerazione nell'abitacolo dei passeggeri;
- servizi igienici;
- colorazione esterna (*);
- ecc...

(*) **N.B.** In merito alla colorazione esterna occorre segnalare che il D.M. 1.6.2001 ha eliminato le previste colorazioni esterne degli autobus; prima del citato decreto le colorazioni erano le seguenti:

- autobus urbani e suburbani: **giallo arancio** (salvo specifiche deroghe);
- autobus interurbano a concessione regionale: **azzurro**;
- autobus interurbano a concessione statale: **rosso** o **azzurro**;
- autobus granturismo: **celeste e grigio chiaro**;
- scuolabus e miniscuolabus: **giallo limone**;
- autobus da Noleggio Con Conducente e privati: **colorazioni differenti dalle precedenti**.

In merito alla normativa comunitaria, la direttiva 2001/85/CE definisce una serie di **prescrizioni tecniche** in materia di:

- superficie disponibile per passeggeri;
- iscrizioni sui veicoli;
- prove di stabilità;
- protezione contro i rischi di incendio;
- uscite di servizio e di sicurezza;
- finiture interne;
- illuminazione artificiale;
- sezione snodata dei veicoli snodati;
- mantenimento di direzione dei veicoli snodati;
- mancorrenti e maniglie;
- protezione del pozzetto degli occupanti;
- eventuali botole;
- materiale audiovisivo;
- calcolo limite di ribaltamento;
- resistenza della sovrastruttura;
- prove del ribaltamento e del pendolo su una sezione della carrozzeria;
- dispositivi tecnici per passeggeri disabili;
- caratteristiche dei veicoli a due piani (*).

(*) **N.B.** Per gli **autobus a uno o a due piani privi di tetto** la normativa di riferimento è sempre la 2001/85/CE ed eventuali prescrizioni d'uso sono a carico degli stati membri. Per l'Italia, il DTT ha stabilito che possono essere utilizzati in servizi di linea previa autorizzazione dell'ente competente, ma alle seguenti condizioni (Circolare DTTSIS n. 1377/M360 del 5.4.2004):

- velocità massima di esercizio 50 km/h;
- obbligo della presenza di un accompagnatore, con posto riservato;
- non sono ammessi passeggeri in piedi nel caso di autobus ad un piano e nel piano superiore in caso di autobus a due piani;
- non è possibile alzarsi durante la marcia (devono essere affisse delle apposite targhette monitorie che avvisino gli occupanti);
- monitoraggio con sistema televisivo del piano superiore;
- obbligo dell'accompagnatore al piano superiore, in caso di autobus a due piani;
- autorizzazione all'esercizio di linea su percorso compatibile con le caratteristiche tecniche dell'autobus.

I **dispositivi di equipaggiamento di sicurezza** obbligatori per la messa in circolazione e in servizio di un **autobus** (la normativa vale anche per **filoveicoli** e **autosnodati**) sono:

- **estintori**: sono previsti, in base al numero dei posti:

- un estintore da 5 kg a polvere o uno da 2 Kg ad anidride carbonica: **fino a 30 posti**;
- un estintore da 5 kg a polvere o due da 2 kg ad anidride carbonica: **oltre i 30 posti**.

Gli estintori vanno alloggiati in apposite nicchie o in opportune sedi in modo che non si muovano durante la marcia; in caso di due estintori, vanno collocati opposti l'uno dall'altro, ovvero uno vicino al conducente e uno nella parte posteriore del veicolo.

Vanno revisionati periodicamente (**ogni 6 mesi**) da apposite ditte specializzate che appongono una targhetta con apposita punzonatura dell'ultima revisione effettuata; l'estintore deve essere controllato periodicamente attraverso l'apposito manometro per verificare l'effettiva carica (il manometro deve essere posizionato sulla colorazione verde);

- **uscite di sicurezza:** variano in base al numero dei passeggeri, ovvero:
 - **fino a 22 passeggeri:** 3 uscite;
 - **da 23 a 35 passeggeri:** 4 uscite;
 - **oltre 35 passeggeri:** 5 uscite.

Le uscite di sicurezza possono essere considerate come:

- **porte:** apribili con apposita maniglia rossa da ruotare verso l'alto;
- **finestrini:** di almeno 50 x 70 cm, sono appositamente riconoscibili da apposita dicitura di colore rosso riportante sia internamente che esternamente al vetro "*uscita di emergenza – rompere in caso di necessità*". Nelle immediate vicinanze del finestrino deve essere posizionato un idoneo martelletto, sempre di colore rosso, per l'eventuale distruzione, quindi apertura, dell'uscita;
- **paratie:** di almeno 50 x 70 cm, sono collocate sul tetto del veicolo e sono riconoscibili da apposita dicitura di colore rosso riportante "*uscita di emergenza – ruotare la maniglia in caso di necessità*".
- **tipologie dei vetri:** i vetri devono avere le seguenti caratteristiche:
 - **il parabrezza:** è un vetro stratificato. Non si frantuma nemmeno se viene colpito con violenza e anche se rotto non toglie mai del tutto la visibilità; è formato da due lamine di vetro con interposta una sottile ma robusta pellicola di plastica;
 - **i vetri laterali e posteriore (uscite di sicurezza):** sono vetri temperati o infrangibili. Sono vetri comuni sottoposti ad un trattamento termico in modo da ottenere una struttura interna reticolare visibile anche ad occhio nudo. In caso di urto contro un corpo appuntito esplodono e si riducono in tanti frammenti minuscoli;
- **ceppi fermaruota:** sono obbligatori **2 ceppi (4 per i complessi veicolari)** su tutti i veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 Tonnellate;
- **porte di servizio:** si intendono le porte per la salita-discesa dei passeggeri e variano in base al tipo di autobus e al numero dei passeggeri trasportati, ovvero:
 - **per i minibus:** 1 porta (sulla fiancata destra posizionata anteriormente);
 - **per gli autobus urbani e suburbani:**
 - **da 17 a 60 passeggeri:** 2 porte;
 - **da 61 a 95 passeggeri:** 3 porte;
 - **oltre i 95 passeggeri:** 4 porte;
 - **per gli autobus interurbani e granturismo:**
 - **fino a 22 posti:** 1 porta;
 - **oltre i 22 posti:** 2 porte;

Le doppie porte di servizio vengono computate come due porte. Tutte le porte, che siano elettriche, idrauliche o pneumatiche, vengono aperte esclusivamente dal conducente e la loro chiusura deve essere segnalata sul cruscotto da delle spie;

FILOVEICOLI

I **filoveicoli** sono veicoli:

- a **motore elettrico**, collegati ad una linea aerea di contatto per l'alimentazione;
- **non vincolati da rotaie**;
- marcianti su **ruote gommate e non in sede propria**;
- muniti di **motore ausiliario** a scoppio o diesel (non obbligatoriamente).

A loro volta si suddividono, come per gli autoveicoli, in **filobus**, **filosnodati**, **filotreni**, **ecc...**
Prevalentemente circolano in aree urbane o suburbane e su percorsi prestabiliti.

Secondo l'art. 55 del CdS la **definizione di filoveicolo** non si discosta da quella del vecchio Codice se non per l'introduzione della possibilità di alimentare i motori con una sorgente ausiliaria di energia elettrica o per l'installazione a bordo di un motore ausiliario non necessariamente elettrico. Inoltre con il nuovo Codice della Strada è stato abolito l'elenco tassativo dei tipi di filoveicoli in relazione alla loro destinazione d'uso: attualmente i filoveicoli possono essere destinati, compatibilmente con le loro caratteristiche, ad una qualsiasi delle categorie previste dall'art. 54 del CdS per gli autoveicoli (filobus, filonodati e filotreni, che corrispondono rispettivamente agli autobus, autosnodati e autotreni).

Secondo il D.T.T., che ha emanato specifiche norme, i filobus hanno un vero e proprio **libretto** proprio anche se non sono soggetti ad una vera e propria immatricolazione e sono soggetti a **revisione annuale**.

I filobus sono equipaggiati con gli stessi dispositivi obbligatori previsti per gli autoveicoli e tutti gli altri specifici dispositivi di sicurezza presenti sugli autobus, mentre non sono invece dotati di dispositivi silenziatori e di scarico (se privi di motore termico).

Le **caratteristiche dimensionali e di massa** dei filobus, nonché i **limiti massimi di velocità** per la circolazione su strada, sono i medesimi degli autobus (si rimanda al capitolo relativo agli autobus), con le seguenti variazioni:

- **lunghezza massima filonodati: 18,00 metri;**
- **lunghezza massima filotreni: 18,75 metri** solo con le seguenti condizioni tecniche (DM 31.10.1996):
 - la distanza misurata parallelamente all'asse longitudinale del veicolo combinato, tra l'estremità anteriore della zona di carico dietro l'abitacolo e l'estremità posteriore del rimorchio, non deve superare **16,40 metri;**
 - la distanza sempre misurata parallelamente all'asse longitudinale del veicolo combinato, tra l'estremità anteriore della zona di carico dietro l'abitacolo e l'estremità posteriore del rimorchio, meno la distanza tra la parte posteriore del veicolo a motore e la parte anteriore del rimorchio stesso (interspazio), non deve superare **15,65 metri;**
- **altezza massima filonodati e filotreni: 4,00 metri;**
- **limiti massimi di velocità:** per i **complessi veicolari** (filotreno), nonché per i **filonodati** i limiti di velocità sono i seguenti:
 - **70 km/h:** sulle strade extraurbane secondarie e principali;
 - **80 km/h:** sulle autostrade.

Nella parte posteriore dei filoveicoli, immatricolati in Italia, devono essere indicate le velocità massime consentite mediante gli appositi dischi autoadesivi (Art. 142, c. 4 CdS).

Per i **codici carrozzeria**, nonché le **classificazioni per classi** e i **dispositivi di equipaggiamento di sicurezza** si rimanda al capitolo relativo agli autobus.

L'**immissione in circolazione** dei filoveicoli è completamente differente da quella degli autoveicoli ed è subordinata da procedure amministrative, specifiche verifiche tecnico-funzionali e verifiche e prove sulla sicurezza e regolarità previste dal DPR n. 753/1980. I risultati di queste verifiche vengono riportati su un apposito libretto previsto dal DM 8.5.1950 n. 3675.

L'**immissione in servizio** è regolamentata dal D.T.T. e prevede:

- presentazione presso l'USTIF del SIIT-Trasporti di istanza da parte dell'azienda di trasporto che gestisce il servizio filoviario unitamente alla documentazione prevista dalla circolare DTTSIS 21.11.2003, n. 19/2003, ovvero:
 - planimetria delle linee filoviarie e delle fermate;
 - relazione del direttore di esercizio della linea filoviaria con relativa compatibilità delle fermate con l'abbattimento delle barriere architettoniche;
 - relazione tecnica di un ingegnere e sottoscritta del direttore di esercizio sull'impianto di alimentazione della linea e gli impianti fissi della filovia;
 - dichiarazione, a firma del direttore di esercizio, della compatibilità geometrica del filoveicolo proposto con gli impianti fissi della filovia e le infrastrutture viarie ed urbanistiche esistenti;

- indicazione delle tratte aziendali dove consentire la marcia autonoma del filoveicolo;
- certificazione di omologazione conforme al DM 10.7.2003, n. 238;
- manuale d'uso e manutenzione del filoveicolo.
- nomina di apposita commissione composta da un ingegnere della sede centrale del Ministero, il direttore dell'USTIF (o ingegnere delegato), direttore dell'Azienda esercizio filoviario e un rappresentante della regione o dell'ente locale delegato (per lo svolgimento delle verifiche e prove funzionali ai sensi del DPR n. 753/1980);
- svolgimento di specifiche verifiche e prove (DTT SIS 21.11.2003, n. 19/2003), ovvero per ogni filoveicolo è prevista:
 - identificazione del filoveicolo (numero telaio e verifica di conformità al prototipo omologato);
 - identificazione delle apparecchiature di trazione;
 - verifica del posizionamento della targa del filoveicolo e del cartello di indicazione "carico sporgente";
 - prove di frenatura;
 - verifica dell'efficienza dei dispositivi automatici per la rilevazione ed estinzione incendi;
 - verifica delle prestazioni in marcia autonoma se prevista: efficienza della frenatura, velocità massima, spunto su pendenza con carico utile massimo;
 - verifica delle continuità elettrica tra struttura del filoveicolo e parti metalliche interne;
 - verifica dell'efficienza del sistema di captazione della corrente dalla linea di contatto e del dispositivo di limitazione dell'escursione delle aste di presa;
 - verifica di isolamento secondo la norma CEI 9-4 capitolo 3;
 - verifica di isolamento di pedane, rampe, mancorrenti, gradini e porte secondo la norma CEI 9-4;
 - verifica dell'efficienza del dispositivo rilevatore di dispersione e di quello di verifica delle masse intermedie, secondo la norma CEI 9-4;

In caso di immissione in servizio di un filoveicolo non omologato ai sensi del DM 10.7.2003, n. 238, le verifiche e prove di cui sopra dovranno essere integrate dalle seguenti:

- verifica del numero dei posti;
- verifica dell'efficienza del dispositivo "bloccaporte" e di eventuali porte di emergenza;
- verifica dell'efficienza del sistema installato, per consentire la prova di accessibilità al filoveicolo anche ad utenti con ridotte capacità motorie;
- redazione di un verbale delle verifiche e prove (in duplice copia: una all'Azienda esercizio filoviario e l'altra alla sede centrale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti);
- rilascio di un nulla osta tecnico ai fini della sicurezza da parte dell'USTIF;
- rilascio dell'autorizzazione ai sensi del DPR n. 753/1980 da parte della regione o dell'ente dallo stesso delegato.

AUTOSNODATI

Per **autosnodati** si intendono quei veicoli composti da due tronconi rigidi comunicanti e collegati tra loro permanentemente da una sezione snodata; la loro disgiunzione è consentita solo in officina autorizzata.

Per la **classificazione internazionale** e per i **dispositivi di equipaggiamento di sicurezza** degli autosnodati si rimanda a quella degli autobus, mentre le **caratteristiche dimensionali e di massa** sono le seguenti (secondo quanto prescritto dall'art. 61 del CdS, dall' art. 216 del regolamento e dall'art. 62 del CdS):

- **lunghezza massima:**
 - **18 metri** (compreso i filosnodati);
la lunghezza può raggiungere i **18,75 metri**, ad eccezione dei filosnodati, se:
 - a veicolo fermo è tracciato con una linea sul terreno un piano verticale tangente al lato del veicolo ed orientato verso l'esterno della circonferenza;
 - le due unità rigide devono essere allineate al piano;

- quando il veicolo entra con un movimento in linea retta nella superficie circolare (fascia d'ingombro) con raggio esterno 12,50 metri e raggio interno di 5,30 metri, nessuna sua parte deve discostarsi da tale piano verticale di più di 0,60 metri;
- **larghezza massima:**
 - **2,55 metri.** Da questa misura sono escluse le sporgenze dovute ai retrovisori mobili o di altri dispositivi per la visione indiretta, i dispositivi di illuminazione, predellini retrattili, la parte convessa del pneumatico situata immediatamente sopra il punto di contatto con il terreno, dispositivi detraibili di guida laterali montati su autobus destinati ad essere utilizzati in sistemi di veicoli guidati, se non retratti. Per i soli veicoli della categoria internazionale M2 e M3, non si considerano anche le rampe di accesso in ordine di marcia, piattaforme di sollevamento e attrezzature analoghe in ordine di marcia, purchè non sporgano più di 10 cm dai fianchi del veicolo e gli angoli delle rampe anteriori o posteriori siano arrotondati con una curvatura non inferiore a 5 mm, mentre i bordi devono essere arrotondati ed avere una curvatura di almeno 2,5 mm (direttiva 2003/19/CE recepita con DM 12.9.2003 che modifica la direttiva 97/27/CE recepita con DM 14.11.1997);
- **altezza massima:**
 - **4,00 metri;**
- **masse massime:**
 - autosnodato a 3 assi: **30 Tonnellate;**
 - autosnodato a 4 assi: **40 Tonnellate;**
 - autosnodato a 5 o più assi: **44 Tonnellate.**

I **limiti massimi di velocità** degli **autosnodati**, secondo l'art. 142 del CdS, sono i seguenti:

- **70 km/h:** sulle strade extraurbane secondarie e principali;
- **80 km/h:** sulle autostrade.

Nella parte posteriore degli autosnodati immatricolati in Italia, devono essere indicate le velocità massime consentite mediante gli appositi dischi autoadesivi (Art. 142, c. 4 CdS).

VEICOLI ADIBITI AL SERVIZIO PUBBLICO DI LINEA

Premessa: *questa sezione non prende ancora in considerazione le modifiche che stanno per essere varate con apposita legislazione dal decreto Bersani-Lanzillotta relativo alla liberalizzazione del trasporto pubblico di linea. Quando tutte le novità inerenti al settore saranno approvate, quindi definitive, verranno immediatamente riportate.*

Il **servizio pubblico di linea**, per potersi definire tale, deve avere le seguenti **caratteristiche**:

- deve essere continuativo (tutto il giorno, tutto l'anno) o periodico (solo in certi periodi);
- deve avere itinerari prestabiliti (percorsi e fermate prestabiliti);
- ha orari o frequenze prestabilite;
- è libero a tutti (offerta indifferenziata); occorre attendere l'autobus nelle apposite fermate ed essere muniti di documento di viaggio da obliterare entro la prima fermata.

Può essere effettuato con qualunque veicolo, quali autobus, filobus, autosnodati, ecc... purchè **adibito al trasporto di persone** e riconosciuto **idoneo** dal Dipartimento dei Trasporti Terrestri, con relativa annotazione sulla carta di circolazione.

Il **servizio pubblico di linea**, si **contraddistingue** in:

- **urbano:** il servizio viene effettuato nell'ambito comunale;
- **suburbano:** il servizio viene effettuato nell'ambito comunale con autolinee che sconfinano nell'interland del comune di riferimento;
- **interurbano regionale:** il servizio viene effettuato nell'ambito regionale;
- **interurbano statale:** il servizio viene effettuato nell'ambito nazionale, interessando quindi più regioni;
- **gran turismo:** il servizio non ha limiti territoriali e può essere effettuato in tutto il territorio nazionale, così come sconfinare in paesi esteri.

Il **servizio di linea** può essere svolto solo se viene stipulato un **contratto di servizio** (che ha sostituito la **concessione governativa**) tra l'Ente che richiede il servizio e l'Azienda esercente. Il contratto di servizio ha una durata massima di 9 anni ed è rinnovabile così come è revocabile nel caso in cui venissero meno i requisiti stipulati tra le parti.

Sul contratto di servizio devono essere riportate tutte le **modalità di esercizio e gestione** del servizio, come ad esempio, le fasce orarie, i percorsi e le fermate, il numero di veicoli e di conducenti da impiegare, i costi d'esercizio, ecc...

Il **contratto di servizio** viene rilasciato dai seguenti Enti:

- **Comune:** se il servizio è di tipo urbano;
- **Provincia:** se il servizio è di tipo suburbano;
- **Regione:** se il servizio è di tipo interurbano regionale;
- **Regione (dove la linea percorre più chilometri):** se il servizio è di tipo interurbano statale è il percorso interessa solamente da due regioni;
- **Stato:** se il servizio è di tipo interurbano statale è il percorso interessa più regioni;
- **Stato:** se il servizio è di tipo granturismo.

La **vigilanza sulla regolarità del servizio** di linea spetta all'Ente che rilascia il contratto di servizio, mentre la **vigilanza sull'efficienza del parco veicolare** spetta al Dipartimento dei Trasporti Terrestri, mediante la prescritta revisione annuale.

Gli autobus utilizzati come NCC possono essere utilizzati in servizi di linea e viceversa in casi particolari, previa autorizzazione del Dipartimento dei Trasporti Terrestri e a patto che non sia compromesso il servizio a cui viene sottratto il veicolo.

VEICOLI NCC (NOLEGGIO CON CONDUCENTE) PER TRASPORTO DI PERSONE

Il servizio di **NCC** per il trasporto di persone è un **servizio pubblico non di linea**, cioè tra quei servizi finalizzati, dietro richiesta, al trasporto collettivo od individuale di persone, con funzione complementare ed integrativa rispetto ai servizi pubblici di linea ferroviari, automobilistici, marittimi, lacuali ed aerei, effettuati a richiesta dei trasportatori in modo non continuativo o periodico, secondo orari ed itinerari non fissi ma stabiliti per caso.

Il **Noleggio Con Conducente** va contraddistinto dal noleggio senza conducente, dal servizio di linea, dalla locazione senza conducente e dal servizio di piazza (taxi). Distinzioni in breve:

- **Noleggio Con Conducente e noleggio senza conducente:** quest'ultimo regolamentato dall'art. 1571 del Codice Civile, si basa sull'obbligo del locatore di far godere all'altra parte (conduttore) un bene per un tempo determinato e dietro un corrispettivo determinato. Il Noleggio Con Conducente ha, invece, una natura giuridica del tutto diversa, dove assume una natura prevalente non il bene messo a disposizione, ma l'opera umana e la garanzia del risultato. Nel contratto di noleggio la prestazione umana assume prevalenza, in quanto, oltre al risultato e cioè conduzione alla meta richiesta, il noleggiatore deve anche garantire l'incolumità dei trasportati e l'integrità dei bagagli.
- **Noleggio Con Conducente e servizio di linea:** la distinzione tra i due si basa sul fatto che il servizio di linea opera su itinerari prestabiliti e si rivolge ad un'utenza indifferenziata nel rispetto di orari prestabiliti; caratteristiche che non si rispecchiano nel Noleggio Con Conducente, la cui prestazione non è obbligatoria, non ha limiti territoriali, non ha orari prefissati e non è soggetto a tariffe prestabilite che invece sono concordate tra utenza e vettore.
- **Noleggio Con Conducente e locazione senza conducente:** il NCC si differenzia dalla locazione senza conducente perché in esso non c'è la consegna del veicolo al cliente, che perciò non risponde in caso di suo danneggiamento o furto.
- **Noleggio Con Conducente e servizio di piazza (taxi):** il NCC si distingue dal taxi per:
 - stazionamento del veicolo in rimessa, anziché sul suolo pubblico;
 - ricevimento delle richieste di prestazione nella sede del vettore anziché ai posteggi pubblici;
 - prestazione di servizio non obbligatoria;
 - prezzo lasciato alla libera contrattazione delle parti.

Il **Noleggjo Con Conducente** è disciplinato dall'articolo 85 del C.d.S. e dalla Legge n. 21 del 15.1.1992 che lo autorizza con i seguenti veicoli (*riferimento art. 85 DLG 30.4.1992 – art. n. 285 C.d.S. – leggi regionali – regolamenti comunali*):

- **motocarrozette** (motocicli con carrozzino laterale);
- **autovetture**;
- **motoveicoli e autoveicoli per trasporto promiscuo o per trasporti specifici di persone** (l'art. 244 reg. C.d.S. include anche le autoambulanze);
- **veicoli a trazione animale**.

La legge n. 218 del 11.8.2003, invece, disciplina l'attività di NCC con autobus (trattata in seguito). La carta di circolazione di tali veicoli (salvo quelli a trazione animale) è rilasciata sulla base dell'**autorizzazione comunale d'esercizio** e riporta espressamente l'indicazione dell'uso a cui in veicolo è destinato.

Le **caratteristiche** del servizio **NCC** sono:

- viene effettuato con autovettura, motocarrozetta, natante e veicolo a trazione animale (art. 1 c. 2 Legge n. 21 del 15.1.1992) e autobus (Legge n. 218 del 11.8.2003);
- si rivolge ad un'utenza specifica che fa richiesta, presso la sede del vettore, di una prestazione di trasporto che può essere a tempo e/o a viaggio (art. 3 Legge 15.1.1992 n. 21);
- le prenotazioni di trasporto sono effettuate presso le rimesse (art. 11 c. 4 Legge 15.1.1992 n. 21);
- la prestazione del servizio non è obbligatoria (art. 13 c. 3 Legge 15.1.1992 n. 21);
- il servizio può essere effettuato senza limiti territoriali ma deve avere inizio (o deve essere prelevata l'utenza) dal territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione (art. 13 c. 3 Legge 15.1.1992 n. 21);
- il corrispettivo per il trasporto è direttamente concordato tra il vettore e l'utenza che ad esso si rivolge (art. 13 c. 3 Legge 15.1.1992 n. 21): la Legge ha incaricato il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il compito di emanare, entro un anno dalla entrata in vigore della Legge stessa, delle tariffe chilometriche minime e massime (il Ministero con DM 20.4.1993 individua i criteri per la determinazione delle tariffe minime e massime per il servizio di noleggio con autovettura);
- lo stazionamento del veicolo avviene in apposite rimesse o presso i pontili di attracco (art. 13 c. 3 Legge 15.1.1992 n. 21). Nei comuni dove viene svolto anche il servizio di piazza (taxi), quando il servizio di noleggio è esercitato con autovettura, è vietato lo stazionamento su suolo pubblico, mentre è consentito l'utilizzo delle corsie preferenziali e delle altre facilitazioni alla circolazione previste per i taxi e per gli altri servizi pubblici (art. 11 c. 3 Legge 15.1.1992 n. 21); nei comuni dove non è previsto un servizio taxi, è possibile autorizzare i veicoli immatricolati per il servizio di noleggio con conducente allo stazionamento su aree pubbliche destinate al servizio taxi (art. 11 c. 5 Legge 15.1.1992 n. 21);
- le autovetture immatricolate per l'esercizio di NCC sono anche utilizzate per l'esercizio taxi nei comuni di minore dimensioni, individuati per ogni provincia dalla Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura di concerto con il competente DTT (art. 14 c. 3 Legge 15.1.1992 n. 21);
- i veicoli adibiti a NCC recano:
 - all'interno del parabrezza anteriore e sul lunotto posteriore un contrassegno con la scritta "**NOLEGGIO**";
 - nella parte posteriore una targa inamovibile con la scritta "**NCC**", lo stemma comunale ed il numero progressivo di autorizzazione.

Le **competenze** nella regolamentazione del servizio sono dei **comuni** (art. 4 c. 3 Legge 15.1.1992 n. 21) di concerto con le **regioni** (DPR 24.7.1977 n. 616).

Alle regioni spettano varie competenze e possono emanare norme speciali per le zone ad intensa conurbazione; inoltre istituiscono il "*Ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea*" e la Commissione per l'accertamento, previo esame, dei requisiti di idoneità

all'esercizio del servizio nei confronti di chi chiede di iscriversi al ruolo (art. 6 c. 4 Legge 15.1.1992 n. 21).

Ai comuni, nel rispetto delle norme regionali, spettano le seguenti competenze:

- redigere i regolamenti comunali sull'esercizio del servizio (art. 4 c. 3 Legge 15.1.1992 n. 21);
- determinare il numero ed il tipo di veicoli o natanti da adibire al servizio, le modalità di gestione del servizio e i requisiti e le condizioni di rilascio delle autorizzazioni (art. 5 Legge 15.1.1992 n. 21);
- rilasciano le autorizzazioni attraverso un bando di pubblico concorso.

Ruolo dei conducenti: il requisito principale per l'ottenimento dell'**autorizzazione** per il servizio NCC è l'iscrizione al "*Ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea*". Il Ruolo è istituito presso la Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura competente (art. 6 c. 1 e c. 5 Legge 15.1.1992 n. 21).

L'iscrizione al **Ruolo** avviene se l'interessato dimostra di essere in possesso del **certificato di abilitazione professionale** (CAP) e dopo aver superato un **esame regionale** che accerti i requisiti all'esercizio del servizio con particolare riferimento alla conoscenza geografica e toponomastica.

L'iscrizione al **Ruolo** è da considerarsi requisito indispensabile per :

- acquisire la titolarità dell'autorizzazione;
- svolgere attività di conducente in qualità di dipendente dell'impresa;
- svolgere attività di sostituto a tempo determinato del dipendente dell'impresa.

SCUOLABUS

Lo **scuolabus** è un veicolo adibito al trasporto degli studenti. Ha degli allestimenti particolari appositamente realizzati per il trasporto degli studenti, per i quali possono essere previsti sedili e spazi con caratteristiche dimensionali ridotte, stabilite dalle tabelle CUNA NC 581-20.

Gli **scuolabus** sono da considerarsi degli **autobus** a tutti gli effetti. Possono essere muniti, in relazione al loro utilizzo, di sedile per l'accompagnatore appositamente realizzato per persone adulte che vigilano durante il trasporto degli alunni.

Questi particolari tipi di veicoli devono essere dotati del segnale distintivo "**SCUOLABUS**" indicato dall'art. 135 c. 4 del regolamento C.d.S.

La **colorazione giallo limone** prevista per gli scuolabus è stata definitivamente annullata con il D.M. 13.1.2004.

Il D.M. 31.1.1977 individua i veicoli che possono essere adibiti al trasporto scolastico:

- autobus, minibus, scuolabus e miniscuolabus immatricolati ad **uso proprio**;
- autobus, minibus, scuolabus e miniscuolabus immatricolati ad **uso terzi** per il servizio **di linea** o per il servizio di **Noleggio Con Conducente**;
- autovetture immatricolate ad uso di terzi per il servizio da Noleggio Con Conducente non adibite esclusivamente al trasporto scolastico.

I suddetti veicoli, nel rispetto delle tabelle CUNA NC 581-20 e della Circolare n. 23/97 del 11.3.1997, possono essere adibiti al **trasporto** di:

- studenti della **scuola media**;
- studenti della **scuola elementare**;
- bambini della **scuola materna**.

Per i bambini della scuola materna è prevista la presenza di un almeno un accompagnatore, ovvero una persona adulta; il posto previsto per l'accompagnatore deve essere conforme alle tabelle CUNA NC 581-20.

Gli autobus circolanti o da immatricolare potranno essere adibiti unicamente al trasporto di:

- alunni della scuola dell'obbligo;
- alunni della scuola elementare e materna;
- alunni della scuola dell'obbligo e bambini della scuola materna.

Sulla carta di circolazione degli scuolabus o miniscuolabus devono apparire le varie tipologie di trasporto. Il trasporto di studenti della scuola elementare e di bambini della scuola materna su autobus già autorizzati al trasporto degli studenti della scuola media è possibile purché i documenti

di circolazione riportino le seguenti diciture: “adibito al trasporto degli studenti della scuola dell’obbligo”, “adibito al trasporto degli studenti della scuola media” o “adibito al trasporto di studenti di età non superiore a 14 anni”. Il trasporto degli alunni della scuola media, o dei bambini della scuola materna su autobus autorizzati per il trasporto degli alunni della scuola elementare è consentito purchè i veicoli siano attrezzati con sedili e spazi interni conformemente a quanto previsto dalla tabella CUNA NC 581-20.

In sintesi sono possibili le seguenti combinazioni: sugli autobus degli studenti della scuola media possono salirvi gli studenti della scuola elementare e i bambini scuola materna; sugli autobus degli studenti della scuola elementare possono salirvi gli studenti della scuola media e i bambini della scuola materna.

Le normative in materia di scuolabus sono comunali, mentre le normative nazionali a cui fa riferimento questo tipo di trasporto sono:

- D.M. 20.12.1991 nr. 448;
- T.U. 18.06.1931 nr. 773 (art. 86 e 121);
- Reg. Esec. T.U. 06.05.1940 nr. 635 (art. 158);
- D.P.R. 24.07.1977 nr. 616 (art. 85);
- Legge 15.01.1992 nr. 21;
- D. Lgs. 30.04.1992 nr. 285 (Codice della Strada - artt. 75; 82; 83, 84, 85, 86 e 88);
- Eventuali leggi regionali.

Realizzazione di **Christian Bizzi**

Nel presente opuscolo sono state riportate solo le notizie salienti per distinguere i vari tipi di veicoli e i servizi a cui possono essere adibiti; per richiesta di ulteriori informazioni o chiarimenti in merito è possibile contattare Christian Bizzi, all’indirizzo e-mail: christian.bizzi@libero.it

Fonte dati: EGAF EDIZIONI – ESSEBI ITALIA – EDITRICE LA STRADA

Dicembre 2006