Installazione dei portabici a sbalzo sui veicoli

6 gennaio 2024

Tra luglio e ottobre 2023, i Ministeri dei Trasporti e dell'Interno hanno emanato nuove norme sui portabici montati a sbalzo sui veicoli, al fine di garantire la sicurezza degli utilizzatori e degli utenti della strada, e di rendere omogenee le disposizioni in materia. La prima disposizione riguarda gli autobus categoria M2 e M3, le successive riguardano i veicoli di categoria M1, fra i quali le autovetture.

Il decreto del MIT del 6 luglio 2023 relativo ai bus

Il 6 luglio, il MIT con il Decreto Dirigenziale n. 277 ha definito le caratteristiche e le modalità di installazione delle strutture portabiciclette (o portascì, o portabagagli), applicate a sbalzo anteriormente o posteriormente, sugli autobus da noleggio, di gran turismo e di linea, di categoria M2 ed M3.

La possibilità di montare portabici sui bus era già stata recepita dal Codice della Strada a seguito della legge 2/2018, la prima legge quadro italiana sulla mobilità ciclistica, fortemente voluta e ispirata dalla Fiab.

Un punto da chiarire del Decreto n. 277 riguarda la lunghezza massima delle strutture amovibili posteriori che utilizzano attacchi previsti dal costruttore del veicolo (Art. 2, punto 2.1). La lunghezza non può superare 1,20 m comprese le cose trasportate. Il testo del decreto parla di "biciclette installate perpendicolarmente all'asse mediano del veicolo". Non è chiaro se rientrano in questa categoria anche le strutture che si vedono su alcuni bus, dove le biciclette sono poste in verticale, perpendicolarmente alla parete posteriore del veicolo. Se così fosse, la lunghezza massima ammessa di 1,20 m potrebbe essere insufficiente per alcune biciclette con telaio e manubrio alti e ruote di grande diametro, fra le quali molte e-bike.

Le Circolari del MIT del 6 settembre e del 12 ottobre relative alle autovetture

In seguito al Decreto n. 277, il MIT ha ritenuto opportuno rivedere anche per i veicoli di categoria M1 le disposizioni risalenti alle circolari n. B103 del 1998 e B041 del 1999) per i portabici (e portascì). Ha pertanto emanato la Circolare n. 25981 del 6 settembre 2023 e la successiva Circolare di chiarimento n. 30187 del 12 ottobre 2023.

I portabici applicati a sbalzo posteriormente sui punti di aggancio previsti dal costruttore del veicolo o sul gancio di traino a sfera possono essere installati alle seguenti condizioni.

<u>Dimensioni e massa</u>

- Lunghezza non superiore a 1,20 m, incluse le biciclette collocate perpendicolarmente all'asse mediano del veicolo (nel rispetto dei limiti massimi di sagoma indicati dall'articolo 61 del Codice della Strada e dalla normativa europea relativa a masse e dimensioni).
- Larghezza non superiore a quella dell'autoveicolo, con il limite massimo di 2,35 m, incluse le bici; tale indicazione risponde al dettato dell'art. 164 c. 3 del CdS: *"pali, sbarre, lastre o carichi simili difficilmente percepibili, collocati orizzontalmente, non possono comunque sporgere lateralmente oltre la sagoma propria del veicolo"*.
- Altezza non superiore a 2,50 m, incluse le bici.

- La massa del portabici incluso il carico non deve superare la massa massima dell'autoveicolo o le masse massime ammissibili sugli assi.
- La massa corrispondente al carico sugli assi sterzanti anteriori in nessun caso può essere inferiore al 20% della massa massima tecnicamente ammissibile a pieno carico.
- Sul gancio di traino non deve gravare una massa superiore a quella massima prevista dall'omologazione del gancio stesso.

Visibilità dei dispositivi di illuminazione, di segnalazione visiva e della targa

Se il portabici e le bici installate ostruiscono anche parzialmente i dispositivi di illuminazione e di segnalazione visiva (luci di posizione, di stop, frecce, ecc.) devono essere installati dispositivi supplementari ripetitori, omologati e corrispondenti a quelli previsti sul veicolo. I dispositivi originali devono essere dotati di inserimento/disinserimento automatico mediante l'inserimento o il disinserimento della spina per l'alimentazione delle luci ausiliarie ripetute sul portabici; inoltre devono essere occultati, qualora sia consentito dalle caratteristiche costruttive del veicolo.

In caso di ostruzione anche parziale della targa, si è necessario applicare la targa ripetitrice (art. 100 CdS) con le modalità previste per il carrello appendice.

In tali casi, sono necessarie la visita e prova da parte degli Uffici della Motorizzazione Civile e l'aggiornamento del documento unico di circolazione e di proprietà del veicolo (art. 78 CdS e art. 236 del regolamento di esecuzione). L'U.M.C. riporterà nel duplicato della CC/DU del veicolo, nelle righe descrittive, la dicitura "installabile struttura portabiciclette marca…tipo…" (marca e tipo sono individuate sul portabici, ad esempio, su targhetta o mediante punzonatura).

Qualora non sia necessario ripetere la targa posteriore e i dispositivi luminosi, il portabici incluse le bici costituiscono carico sporgente e dovranno essere montati uno o due speciali pannelli quadrangolari, rivestiti di materiale retroriflettente (art. 164 c. 6 CdS e art. 361 Regolamento di esecuzione).

I portabici applicati sul tetto degli autoveicoli, secondo le istruzioni fornite dal costruttore del veicolo, non richiedono né la visita e la prova, né l'aggiornamento del documento unico di circolazione e di proprietà del veicolo.

Per quanto riguarda, i *veicoli proveniente dall'estero*, il MIT ha specificato che le nuove norme sui portabici a sbalzo non si applicano, in base al principio della libera circolazione così come stabilito dalla direttiva 96/53/CE e s.m.i.

Le circolari del MINT dell'8 settembre e del 3 ottobre

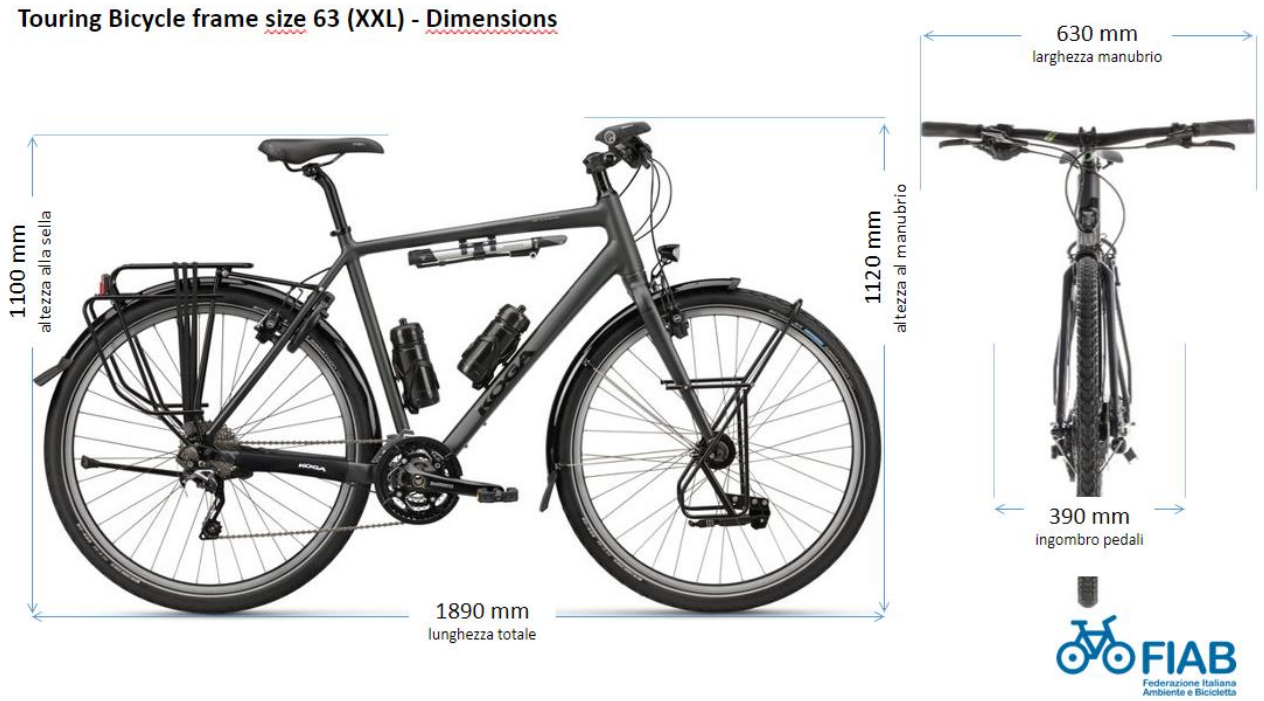
Coerentemente con le citate circolari del MIT in materia di portabici, il Ministero dell'Interno ha emanato le circolari n. 31235 dell'8 settembre e n. 33197 del 3 ottobre, che regolano le sanzioni per la mancata osservanza delle nuove norme.

L'effetto delle nuove norme sui portabici a sbalzo

Com'era prevedibile, le nuove norme hanno sollevato numerose reazioni da parte dei costruttori di automobili e delle loro associazioni, da parte dei costruttori e importatori di portabici e da parte degli utenti.

In pratica, buona parte degli automobilisti che hanno acquistato un portabici a sbalzo negli anni scorsi, in base alle nuove norme hanno serie difficoltà ad utilizzarlo per diversi motivi.

La disposizione che impone una larghezza massima, bici incluse, non superiore alla larghezza dell'autovettura, rende impossibile l'uso del portabici su molti modelli di auto, tenuto conto della larghezza delle auto (esclusi i retrovisori esterni) e della lunghezza di molte biciclette. Una bicicletta da turismo con telaio grande e ruote da 28" sfiora 1,9 m di lunghezza. Solo le auto di grandi dimensioni e i monovolume hanno una larghezza superiore.



L'altra limitazione è la necessità, quando il portabici e le bici trasportate ostacolano la visibilità delle luci e della targa, cioè nella maggior parte dei casi, di installare dispositivi supplementari ripetitori, la targa ripetitrice, passare la visita e la prova presso gli Uffici della Motorizzazione Civile per fare aggiornare il documento unico di circolazione e di proprietà del veicolo.

Anche il fatto che la Motorizzazione riporterà nel duplicato della CC/DU del veicolo la marca e il tipo di portabici installabile, costituisce un indubbio vincolo: nel caso si dovesse sostituire il portabici inserito nel libretto della vettura con un portabici di tipo diverso, si dovrebbe tornare alla Motorizzazione per aggiornare i documenti, con ulteriori spese e impegno di tempo.

Di conseguenza, i costruttori e importatori di portabici per gancio di traino hanno fatto ricorso al TAR contro le nuove norme. Tuttavia il TAR ha respinto il ricorso, per mancanza di danno evidente (non sono state ancora sanzionate vetture senza bollino). Per il MIT, dato che c'è un procedimento in corso, nulla può essere modificato.

L'UNRAE, l'associazione che rappresenta i costruttori di autoveicoli esteri, è impegnata sul tema. Come Fiab siamo in contatto con l'ANCMA, l'associazione dei costruttori italiani di motocicli e biciclette. L'accordo è di monitorare la situazione e raccogliere elementi, per eventuali prossime iniziative, anche sulla base degli esiti del lavoro fatto dall'UNRAE.