Nuovo codice della strada (Atto del Governo n. 448)
Audizione IX Commissione Trasporti del 17 novembre 2026

MEMORIA di Confindustria ANCMA

Articolo 51 (*Posizione dei veicoli sulla carreggiata e impiego delle corsie)*

Il comma 12 stabilisce che in caso di ingorgo, code o rallentamenti, **motocicli e ciclomotori a due ruote** possono impegnare la corsia di emergenza, se si muovono a bassa velocità.

Analogamente l'art. 51 comma 14 stabilisce che, su strade urbane a carreggiate separate, in caso di code o forti rallentamenti, i veicoli in transito si spostano verso i margini della carreggiata per far passare **motocicli o ciclomotori a due ruote**.

La menzionata formulazione sembra escludere i tricicli di categoria L5e dotati di meccanismo "basculante", che consente al veicolo di inclinarsi lateralmente per effettuare le curve (esempi commerciali Piaggio MP3, Yamaha Tricity), rendendolo in tutto e per tutto assimilabile a un tradizionale motociclo a due ruote.
Dal momento che questi veicoli sono, per ingombro e dal punto di vista dinamico, assimilabili a una moto, richiediamo che il testo venga riformulato, per non discriminare utenti che, anche per motivi di maggior sicurezza derivante dalla presenza di tre ruote, decidano di utilizzare questa tipologia di veicoli:

Art. 51, comma 12:
Dopo le parole "i motocicli ed i ciclomotori a due ruote", inserire le seguenti: "e i tricicli privi di carrozzeria chiusa"

TESTO CONSOLIDATO
"(...) in deroga a quanto previsto dal secondo periodo, i motocicli ed i ciclomotori a due ruote **e i tricicli privi di carrozzeria chiusa** possono impegnare la corsia d'emergenza, se si muovono a bassa velocità e sono in grado, in ogni momento, di farsi da parte per lasciare transitare i veicoli in emergenza che impegnano tale corsia.

Art. 51, comma 14:
Dopo le parole "dei motocicli, dei ciclomotori a due ruote", inserire le seguenti: "dei tricicli privi di carrozzeria chiusa"

TESTO CONSOLIDATO
"(...) i conducenti della corsia più a sinistra mantengono una posizione il più possibile prossima al margine sinistro e quelli che impegnano la corsia più a destra una posizione il più possibile prossima al margine destro allo scopo di creare uno spazio sufficiente per il transito dei motocicli, dei ciclomotori a due ruote**, dei tricicli privi di carrozzeria chiusa** e, se lo spazio lo consente, dei veicoli di polizia, di soccorso ed antincendio.

Art. 117 (Attività connesse alla produzione di veicoli e alle operazioni di richiamo)
Art. 191 (Campagne di richiamo di sicurezza)

Gli articoli sopra menzionati disciplinano lo svolgimento delle campagne di richiamo dei veicoli per ragioni di sicurezza, utilizzando formulazioni sovrapponibili.
Tuttavia, mentre l'art. 191 estende l'obbligo anche ai veicoli di categoria L (motoveicoli), l'art. 117 lo circoscrive ai veicoli di categoria M, N, O (autoveicoli, veicoli commerciali e rimorchi).
Come già illustrato in occasione delle interlocuzioni con il Governo in vista della revisione del codice della strada, riteniamo più opportuno e confacente alle peculiarità, caratteristiche e dimensioni del settore motociclistico adottare un sistema di gestione delle campagne di richiamo autonomo rispetto a quello in vigore per il comparto automobilistico, attualmente disciplinato dall'art. 80-bis. Il sistema in vigore per il settore automobilistico comporta tra l'altro un impegno gestionale e organizzativo che non si adatta alle dimensioni medie del settore motociclistico (<30 dipendenti per azienda).
Richiediamo pertanto di escludere i veicoli di categoria L dal sistema di gestione delle campagne di richiamo automobilistiche, mantenendo in vigore l'attuale modalità disciplinata da specifico accordo tra ANCMA e il Ministero dei Trasporti ("Accordo relativo alle regole di autodisciplina sui difetti di sicurezza dei motoveicoli e dei ciclomotori stipulato tra Ministero dei Trasporti e Ancma").

Classificazione dei veicoli (All. I. 1.)

Il nuovo codice fissa a 500W il limite di potenza delle biciclette a pedalata assistita se destinate al trasporto di merci.

Tuttavia, la legislazione internazionale definisce le biciclette a pedalata assistita "cicli dotati di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua **pari o inferiore a 250 W** la cui alimentazione è interrotta se il ciclista smette di pedalare o è progressivamente ridotta e infine interrotta prima che la velocità del veicolo raggiunga i 25 km/h" (Regolamento 168/2013 art. 2, comma 2, lettera h). Il limite di potenza delle biciclette a pedalata assistita è pertanto fissato a 250W, **indipendentemente dal fatto che le stesse siano destinate al trasporto di persone o di merci**.

Estendere a 500W il limite di potenza per le biciclette a pedalata assistita, ancorché destinate al trasporto di merci, risulterebbe pertanto in contrasto con le disposizioni comunitarie e incoerente con l'introduzione della categoria dei "Cicli a propulsione", categoria specificamente prevista dal Regolamento 168/2013 per veicoli che eccedano il limite dei 250W, fino a un massimo di 1000W, anche destinati al trasporto di merci, di cui peraltro il nuovo codice introduce le norme di circolazione su strada.

Allegato I. 1., Parte II, art. 2, comma 1), lettera b-2)

Eliminare le parole: "o di 500 W se adibiti al trasporto di merci,"

TESTO CONSOLIDATO

«cicli a pedali a pedalata assistita»: veicoli funzionanti per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati da uno o più ciclisti che si trovano sul veicolo in relazione alle caratteristiche costruttive, altresì dotati di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua pari o inferiore a 250 W la cui alimentazione è interrotta se si smette di pedalare o è progressivamente ridotta e infine interrotta prima che la velocità del veicolo raggiunga 25 km/h (...)

20124 Milano - Via Fabio Filzi 25/a
Tel. +39 02 67 73 511 - C.F. 80063930152
ancma@ancma.it - www.ancma.it