



CONFINDUSTRIA ANCMA

Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori



SCHEMA DI DISEGNO DI LEGGE RECANTE 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.

PROPOSTE DI CONFINDUSTRIA ANCMA (ASSOCIAZIONE NAZIONALE CICLO, MOTOCICLO E ACCESSORI)



INDICE

1. Sommario.....	3
------------------	---

SEZIONE BICICLETTE

2. Delega al Governo in materia di revisione della disciplina di circolazione dei velocipedi.....	4
3. Revisione della disciplina in materia di cargo-bike.....	5

SEZIONE MOTOVEICOLI

4. Accesso motocicli 125cc in autostrada e tangenziali.....	6
5. Accesso motocicli elettrici in autostrada e tangenziali.....	8
6. Circolazione dei veicoli a due ruote sulle corsie riservate ai mezzi pubblici.....	9
7. Accesso di motocicli e ciclomotori nelle case avanzate / zone di attestamento ciclabile.....	10
8. Definizione di utenti deboli della strada.....	10
9. Declassamento della patente B.....	11
10. Accertamento requisiti psico-fisici.....	12

APPENDICE.....	13
----------------	----

Proposta di introdurre ore di formazione obbligatoria per il conseguimento delle patenti di categoria A



SOMMARIO

Il presente documento contiene alcune proposte di modifica al codice della strada e considerazioni su tematiche relative alla circolazione stradale dei veicoli a due ruote. In particolare:

1. Abrogazione degli articoli dello schema di disegno di legge di riforma del codice stradale, che mirano a introdurre l'obbligo di targatura delle biciclette, di utilizzo del casco per i loro utilizzatori e a revisionare le caratteristiche tecniche e le modalità di circolazione delle stesse;
2. Aggiornamento della disciplina delle c.d. cargo-bike di cui all'art. 50 del codice della strada;
3. Possibilità di circolazione in autostrade e tangenziali con motocicli di cilindrata 125cc;
4. Abbassamento a 5 kW della soglia di accesso in autostrada e tangenziali per motocicli elettrici
5. Possibilità per biciclette, ciclomotori e motocicli di circolare nelle corsie riservate ai mezzi pubblici
6. Possibilità di accesso di ciclomotori e motocicli nelle case avanzate riservate alle biciclette
7. Aggiornamento della definizione di utente vulnerabile della strada integrando gli utilizzatori di ciclomotori e motocicli
8. Possibilità di declassare la patente per i titolari ultrasettantenni di patente B
9. Possibilità di rivolgersi ai medici di medicina generale per l'accertamento dei requisiti psico-fisici
10. Considerazioni sulla proposta di introdurre una formazione obbligatoria per il conseguimento delle patenti di categoria A

Confindustria ANCMA (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori) è l'associazione sindacale di categoria che riunisce le aziende italiane costruttrici di veicoli a 2 e 3 ruote, di quadricicli e di parti ed accessori per gli stessi veicoli. E' stata costituita nel 1920. Le aziende del settore bici sono circa 250 PMI con ventimila addetti diretti e altrettanti indiretti e fatturano poco più di 2 miliardi di fatturato, in crescita. Sono localizzate per l'80% fra Veneto, Piemonte e Lombardia. L'industria italiana del motociclo genera un fatturato commerciale di circa 9 miliardi di euro, un valore della produzione industriale di 5 miliardi e dà occupazione a 80 mila addetti.



SEZIONE BICICLETTE

Delega al Governo in materia di revisione della disciplina di circolazione dei velocipedi

L'Italia, insieme a Germania e Portogallo, è uno dei principali produttori di biciclette in Europa con un impiego non trascurabile di occupazione e forza lavoro.

Il settore nazionale della bicicletta, infatti, è composto da circa 250 PMI, ventimila addetti diretti e altrettanti indiretti, e genera circa 2,5 miliardi di euro di fatturato industriale realizzati, per l'80%, fra Veneto, Lombardia e Piemonte.

Annualmente in Italia sono vendute circa 1,8 milioni di biciclette, di cui 350mila unità sono a pedalata assistita.

Il 68% delle vendite di biciclette a pedalata assistita è realizzato da 3.840 punti vendita in tutta Italia per un totale di una forza lavoro pari a 12mila addetti, per il 60% situati nelle regioni del centro/nord Italia.

Grazie alle e-bike il volume d'affari del settore ciclo nel nostro paese è aumentato del 52% negli ultimi quattro anni superando i 3,2 miliardi di euro nel 2022, mentre la nostra bilancia commerciale ha sfiorato i 200 milioni di euro di attivo.

L'obbligo di targatura delle biciclette e di casco per i loro conducenti, previsto dalla delega di cui all'art. 17 del disegno di legge, sarebbe un unicum a livello europeo.

Tali misure, se diventassero obbligatorie, impatterebbero, oltre che sul comparto industriale, anche sulla circolazione dei turisti stranieri in Italia, in spregio al principio di libera circolazione delle persone all'interno dell'Unione Europea, garantita dall'art. 3 dei trattati. Lo scorso anno, infatti, il nostro paese è stato visitato da 9.245.000 cicloturisti (fonte: ISNART) di cui il 50% era straniero.

Misure restrittive all'utilizzo della bicicletta sarebbero inoltre incoerenti con gli indirizzi europei: lo scorso 16 febbraio il Parlamento Europeo ha adottato a larga maggioranza una risoluzione a firma della Presidente della Commissione trasporti UE Karima Delli, che impegna la Commissione Europea a raddoppiare il numero di km in bicicletta entro il 2030 negli Stati membri.

La ricaduta negativa sulle imprese, i lavoratori e l'indotto del comparto industriale della bicicletta è evidente.

PROPOSTA DI EMENDAMENTO

Art. 17

Abrogare il comma 3) lettera e)

Abrogare il comma 3) lettera f) numero 1).



Revisione della disciplina in materia di cargo-bike

Il decreto - legge 16 giugno 2022 n. 68 ha modificato, tra l'altro, l'art. 50 del codice della strada relativo ai velocipedi, introducendo un tetto di 0,5 kW di potenza nominale continua per le biciclette a pedalata assistita, se adibite al trasporto di merci.

L'intento del legislatore sembrerebbe quello di autorizzare una maggiore potenza massima per le cosiddette "cargo-bike" proprio in virtù della necessità di trasportare carichi pesanti.

Tuttavia occorre rilevare che la legislazione nazionale e comunitaria (es. Regolamento europeo EU 168/2103) definisce le biciclette a pedalata assistita "cicli dotati di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua pari o inferiore a 250W 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".

La modifica dell'art. 50 del codice della strada (Velocipedi), risulterebbe pertanto in contrasto con le disposizioni comunitarie in materia di biciclette a pedalata assistita, per le quali la potenza massima del motore non può superare gli 0,25 kW.

Inoltre, l'attuale definizione di area di carico esclude quasi tutte le biciclette predisposte dalla fabbrica al trasporto di merci o persone. Si propone pertanto una definizione di cargo-bike più adeguata all'attuale offerta di mercato di questi veicoli.

PROPOSTA DI EMENDAMENTO

Decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni

All'art. 50:

- comma 1, eliminare le seguenti parole: «o di 0,5 KW se adibiti al trasporto di merci,»
- comma 2, dopo le parole: «trasporto di merci», introdurre le seguenti: «o persone» e sostituire le parole «lunghezza del piano di carico x larghezza del piano di carico > 0,3 x lunghezza del veicolo x larghezza massima del veicolo.» con le seguenti:
 - «a) se a due ruote: lunghezza del piano di carico x larghezza del piano di carico > 0,1 x lunghezza del veicolo x larghezza massima del veicolo.
 - b) se a tre ruote: lunghezza del piano di carico x larghezza del piano di carico > 0,2 x lunghezza del veicolo x larghezza massima del veicolo.
 - c) In entrambi i casi la scheda tecnica del veicolo deve riportare l'indicazione di un carico trasportabile di almeno 35Kg.»



SEZIONE MOTOVEICOLI

Accesso motocicli 125cc in autostrada e tangenziali

L'articolo 175 del codice della strada vieta la circolazione di motocicli di cilindrata inferiore a 150cc sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali (ad esempio le tangenziali).

Dal punto di vista tecnico, tuttavia, non esistono ragioni oggettive per le quali un motociclo di 150cc possa accedere a un'autostrada o a una tangenziale mentre tale possibilità viene negata ad un motociclo di 125cc.

Innanzitutto, la differenza media in termini di potenza tra motocicli 125cc e motocicli 150cc è di circa 1,6 cavalli (equivalenti a 1,17 kW): la potenza delle due categorie di veicoli è pertanto assolutamente equiparabile.

Per quel che riguarda, inoltre, il livello di sicurezza offerto a conducenti e passeggeri, telaio e ciclistica (quindi anche freni e sospensioni) delle versioni 125cc e 150cc sono assolutamente identiche: la piattaforma tecnologica sulla quale vengono sviluppati i veicoli da 125cc e da 150cc è, infatti, la stessa e le differenze tra le due categorie possono riguardare, oltre alla diversa cubatura del motore, solo elementi estetici, come gli accessori o le rifiniture.

Occorre osservare che, negli altri paesi europei, non esistono limitazioni alla circolazione dei motocicli 125cc su autostrade e tangenziali.

ACCESSO IN AUTOSTRADA/TANGENZIALI NEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI		
PAESE	ACCESSO MOTOCICLI 125cc IN AUTOSTRADA/TANGENZIALI	SOGLIA MINIMA DI ACCESSO
GERMANIA	Consentito	Velocità minima del veicolo 60 km/h
REGNO UNITO	Consentito	Cilindrata > 50cc
SPAGNA	Consentito	Velocità minima del veicolo 60 km/h
FRANCIA	Consentito	Velocità minima > 80 km/h
GRECIA	Consentito	Velocità minima del veicolo >50 km/h
BELGIO	Consentito	Velocità minima del veicolo 60 km/h
OLANDA	Consentito	Cilindrata > 50cc, velocità minima 70 km/h
AUSTRIA	Consentito	Velocità minima del veicolo 60 km/h
SVEZIA	Consentito	Velocità minima del veicolo 40 km/h (tuttavia, vietato l'accesso ai ciclomotori)
POLONIA	Consentito	Velocità minima del veicolo > 40 km/h



Detto limite inoltre penalizza il commuting e gli spostamenti casa-lavoro, che spesso vengono effettuati con scooter 125cc e richiedono la possibilità di accedere a brevi tratti di autostrada o alle tangenziali.

Dal momento che i motocicli 125cc non possono circolare su autostrade e tangenziali, non esistono dati statistici che consentano di verificare il coinvolgimento in incidenti da parte degli stessi veicoli. Tuttavia, l'analisi dei dati ISTAT consente di stimare l'esposizione al rischio di questa categoria veicolare. In particolare:

La circolazione dei motocicli del segmento 150cc in autostrada non evidenzia livelli di incidentalità superiori rispetto a quelli degli altri motocicli.

I motocicli del segmento 125cc non evidenziano livelli di incidentalità superiori a quelli degli altri motocicli.

In generale, il livello di incidentalità dei motocicli su autostrade e tangenziali è inferiore al livello di incidentalità dei motocicli sulle strade extraurbane

Si può presumere che la motivazione per la quale la circolazione in autostrada è riservata a motocicli con cilindrata non inferiore a 150cc è che la patente A1, che abilita alla guida di motocicli fino a 125cc, può essere conseguita a partire dai 16 anni d'età: l'obiettivo della norma sarebbe pertanto quello di impedire l'accesso in autostrada di conducenti minorenni. Lo stesso obiettivo, tuttavia, può essere perseguito proibendo espressamente l'accesso in autostrada di conducenti minorenni anche alla guida di motocicli di cilindrata 125cc. In un caso come nell'altro, infatti, solo la verifica effettuata da un rappresentante delle forze dell'ordine può accertare eventuali abusi.

Proponiamo, pertanto, di consentire l'accesso e la circolazione in autostrada e nelle strade extra-urbane principali di motocicli con cilindrata non inferiore a 120cc, se guidati da conducenti maggiorenni. La soglia di 120cc è stata individuata per consentire una minima tolleranza rispetto al valore di riferimento di 125cc: infatti una buona parte dei motocicli appartenenti alla categoria commerciale dei 125cc presenta valori di cilindrata che oscillano tra 123 e 127cc.

PROPOSTA DI EMENDAMENTO

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Art. 175, comma 2, lettera a)

1. Le parole: "150 centimetri cubici se a motore termico" sono sostituite dalle seguenti: "120 centimetri cubici se a motore termico e di potenza fino a 11 kW se a motore elettrico".
2. Sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "La circolazione è comunque consentita solo a soggetti maggiorenni, muniti di patente di categoria A2, A, B o di categoria superiore o muniti da almeno due anni di patente di categoria A1".



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE
COMUNICAZIONI E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO

Servizio Polizia Stradale

Roma, data del protocollo

OGGETTO: Circolazione due ruote a motore in autostrada e sulle strade extraurbane principali.

SPETT.LE ASSOCIAZIONE NAZIONALE CICLO
MOTOCICLO E ACCESSORI

MILANO

ancma@sicurezza postale.it

Si fa riferimento alla corrispondenza con la quale è stata posta in evidenza la necessità di modificare le norme del codice della strada per consentire la circolazione, ora vietata sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, di motocicli di 125 cc di cilindrata.

In merito, nel comunicare che questo Ufficio ha fornito, già dal 2020, in occasione di pareri su alcuni disegni di legge, il proprio convincimento favorevole alla modifica normativa finalizzata a rimuovere il suddetto divieto, si rappresenta che l'argomento è stato recentemente affrontato nel corso di un'audizione presso la VIII Commissione lavori pubblici, comunicazioni del Senato sulla conversione del decreto-legge n. 68/2022.

In particolare, è stata sostenuta l'opportunità di modificare l'art. 175 cds al fine di consentire la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali dei motocicli a motore termico con cilindra non inferiore a 120 cm³ e dei motocicli a motore elettrico con potenza non inferiore a 6 kW, in considerazione della loro caratteristiche costruttive, ormai equivalenti per prestazioni a quelli oggi autorizzati al transito nelle citate strade.

Allo stesso tempo, poiché i motocicli in questione possono essere condotti con la patente di categoria A1, che si consegue a 16 anni, per ragioni di sicurezza legata alla tipologia di strada da percorrere, è stato proposto che la circolazione dei suddetti motocicli su autostrade e strade extraurbane principali sia consentita solo ai maggiorenni muniti di patente di categoria A2, A, B o superiore, ovvero muniti da almeno due anni di patente di categoria A1.

Nel rimanere a disposizione per ulteriori chiarimenti, si porgono cordiali saluti.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO

Pomponio

Dip.PS - Mod.J- V_20200803_01



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI CITTADINI E
ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

Audizione del Direttore Generale ing. Pasquale D'Anzi

dinanzi le Commissioni IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) e VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) della Camera dei deputati, per elementi di conoscenza e di valutazione sul DL 121/2021 recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.C. 3278 Governo).

APPUNTO DI SINTESI

Due ulteriori tematiche vanno segnalate all'attenzione di codeste Commissioni che, a parere dello scrivente, rivestono particolare interesse nell'ambito della circolazione dei veicoli a due ruote e in materia di competizioni sportive motociclistiche. Dette tematiche sono state segnalate dalla FMI (Federazione Motociclisti Italiana) e dall'ANCMA attraverso due proposte di modifica del Codice della strada.

Circolazione su "tangenziali" ed autostrade di motocicli elettrici e termici di cilindrata sup. a 120 cm³

La prima riguarda l'articolo 175, comma 2, lettera a), del CdS che, attualmente, vieta la circolazione in autostrada e sulle strade extraurbane principali (tangenziali, strade a scorrimento veloce) di ciclomotori e motocicli di cilindrata inferiore a 150 cm³. La proposta emendativa prevede che detto limite sia abbassato a 120cm³. Si consente, in tal modo ai motocicli, con una cilindrata minima di 120cm³, di circolare su dette strade. Va precisato, infatti, che da un punto di vista tecnico non sussistono differenze tra le due categorie di veicoli (tra 120cm³ e 150cm³), né per quanto riguarda le prestazioni, né per quanto riguarda l'assetto costruttivo (telaio, freni, sospensioni e "ciclistica" in generale sono identiche). Pertanto, in termini di sicurezza le due categorie di veicoli presentano le stesse caratteristiche.

Un'ulteriore questione si pone come conseguenza immediata di questa modifica normativa.

Il CdS consente la guida di motocicli di 125 cm³ ai sedicenni e pertanto, con l'approvazione di detta modifica, sarà possibile a questi ultimi guidare in autostrada. Tale circostanza, che fino ad oggi ha costituito un limite alla circolazione di detti veicoli su autostrade e tangenziali, si ritiene possa essere superata per due ordini di motivi. Il primo è da ricercare nell'evoluzione della tecnica che produce veicoli sempre più sicuri; il secondo

(...)



Accesso motocicli elettrici in autostrada e tangenziali

La legge 9 novembre 2021, n. 156 di conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 ha colmato un vuoto legislativo di cui all'art. 175 del codice della strada, che disciplina la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane di ciclomotori e motocicli: prima della citata novella, infatti, l'articolo 175 non contemplava la circolazione di motoveicoli elettrici.

Per effetto della modifica, oggi è consentita la circolazione sulle menzionate strade di motocicli elettrici a condizione che abbiano potenza non inferiore a 11 kW.

La modifica normativa, se da un lato colma un vuoto legislativo che risultava anacronistico a causa della crescente diffusione di motoveicoli elettrici sulle strade, dall'altra introduce, a parere della scrivente Associazione, una soglia troppo elevata.

La soglia degli 11 kW, infatti, esclude dalla circolazione su tangenziali e autostrade la quasi totalità dei motoveicoli elettrici presenti sul mercato: attualmente, infatti, solo lo 0,4% di moto e scooter elettrici ha una potenza uguale o superiore agli 11kW.

Ne deriva che mentre è presente sul mercato un'ampia gamma di scooter termici che superano la soglia dei 150cc attualmente prevista del codice della strada, i veicoli elettrici verrebbero di fatto esclusi dalla circolazione su queste strade, con la sola eccezione delle moto di elevata potenza.

Si consideri inoltre che il range di potenza degli scooter elettrici attualmente presenti sul mercato e che presentano caratteristiche prestazionali analoghe a quelle di un termico di 125/150cc di cilindrata è ricompreso tra 5 kW e 8 kW.

Pertanto, coerentemente con la richiesta relativa all'abbassamento a 125cc della soglia per la circolazione dei motocicli termici precedentemente illustrata, riteniamo che la soglia per i motocicli elettrici debba essere abbassata a 5kW, escludendo dalla circolazione i ciclomotori elettrici (cioè veicoli con potenza massima fino a 4kW).

Infine, come per la norma sull'accesso in autostrada dei veicoli 125cc, anche in questo caso verrà espressamente vietata la circolazione di conducenti minorenni.

PROPOSTA DI EMENDAMENTO

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Art. 175

Al comma 2, lettera a), sostituire le parole: «11 kW» con le seguenti «5 kW»

TESTO CONSOLIDATO DELLE DUE PRECEDENTI PROPOSTE DI EMENDAMENTO

2. E' vietata la circolazione dei seguenti veicoli sulle autostrade e sulle strade di cui al comma 1:

a) velocipedi, ciclomotori, motocicli di cilindrata inferiore a 120 centimetri cubici se a motore termico, ovvero di potenza inferiore a 5 kW se a motore elettrico, e motocarrozette di cilindrata inferiore a 250 centimetri cubici se a motore termico;



Circolazione dei veicoli a due ruote sulle corsie riservate ai mezzi pubblici

La possibilità di circolare nelle corsie riservate ai mezzi pubblici è riconosciuta ai conducenti di veicoli a due ruote in numerose città europee e italiane. L'obiettivo è duplice: da una parte si tratta di favorire la mobilità a due ruote, che offre indiscutibili vantaggi in termini di decongestionamento delle aree urbane e di riduzione dei livelli di inquinamento ambientale; dall'altra, l'accesso a corsie riservate offre protezione agli utenti vulnerabili della strada proprio perché, separandoli dal normale traffico veicolare, previene una promiscuità potenzialmente pericolosa di utenti che presentano caratteristiche e comportamenti spesso incompatibili.

Si propone di consentire l'accesso dei mezzi a due ruote in tutte le corsie riservate, ferma restando la facoltà delle amministrazioni locali di vietare, con apposita ordinanza, la circolazione in alcune o tutte le corsie del territorio urbano, sulla base di esigenze legate alla sicurezza della circolazione.

L'accesso alle corsie riservate dovrebbe essere consentito alle biciclette, ma anche a ciclomotori e motocicli, come già accade in alcune capitali europee (come Stoccolma, Barcellona e Londra) e italiane (Milano, Genova, Taranto, Bergamo ecc.). L'efficacia della soluzione è ampiamente attestata da alcuni studi internazionali, come il progetto e-SUM – European Safer Urban Motorcycling www.esum.org). Complessivamente, lo studio registra un abbattimento del tasso di incidentalità dei motocicli, compreso tra il 25% e il 30%. Inoltre, sempre secondo l'e-SUM, la presenza di mezzi a due ruote motorizzati nelle corsie riservate non sembra influire in modo significativo sulla durata dei tempi di percorrenza dei mezzi pubblici che vi transitano.

PROPOSTA DI EMENDAMENTO

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Dopo l'art. 182, introdurre il seguente:

Art. 182-b

Circolazione di velocipedi, ciclomotori e motocicli nelle corsie riservate

Sulle corsie di cui all'art. 7, comma 1), lettera i) è sempre consentita la circolazione delle biciclette, dei ciclomotori e dei motocicli salvo diversa disposizione, motivata da considerazioni sulla sicurezza della circolazione, da adottarsi con ordinanza del sindaco.



Accesso di motocicli e ciclomotori nelle case avanzate

Il decreto - legge 20 maggio 19 maggio 2020 n. 34, nell'ottica di incentivare la mobilità sostenibile e gli spostamenti con le biciclette, ha introdotto nel codice della strada la nuova definizione di "casa avanzata". Con il termine "casa avanzata" si intende la "linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli" (art. 3, comma 1, n. 7 bis).

Il ddl in discussione propone di ridefinire la casa avanzata come "Zona di attestamento ciclabile", con ciò intendendo un "tratto di carreggiata compreso tra due linee di arresto, destinata all'accumulo e alle manovre dei velocipedi in attesa di via libera".

Si tratta, in ogni caso, di uno spazio esclusivamente pensato per i velocipedi (ad es. biciclette e monopattini) al fine di potersi arrestare in sicurezza, in posizione avanzata rispetto agli altri veicoli.

La stessa esigenza di sicurezza dovrebbe essere riconosciuta anche a conducenti di ciclomotori e motocicli, che condividono con le biciclette lo stesso livello di vulnerabilità, imputabile alla mancanza di un abitacolo protettivo e alla ridotta visibilità da parte degli occupanti delle autovetture.

PROPOSTA DI EMENDAMENTO

All'art. 8, comma 1, lettera b) n. 5), dopo le parole «dei velocipedi», inserire le seguenti: «, dei ciclomotori e dei motocicli»

Definizione di utenti deboli della strada

Il codice della strada all'art. 3 stabilisce una definizione di "Utente debole della strada", che ricomprende "pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro che meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione stradale". L'art. 208, comma 4, nel definire la distribuzione dei proventi derivanti dalle sanzioni amministrative pecuniarie, allarga la definizione di utente debole anche a bambini e anziani.

In nessun caso il codice menziona gli utenti di ciclomotori e motocicli, che la legislazione comunitaria da tempo annovera tra gli utenti vulnerabili. A titolo esemplificativo, l'EU Road Safety Action Programme 2020-2030 include tra i VRU (vulnerable road users), oltre ai pedoni e ai ciclisti, anche gli utilizzatori di veicoli motorizzati a due ruote.

Il presente emendamento propone, pertanto, di aggiornare la definizione di "Utente debole della strada", allineandola alla consuetudine comunitaria, consentendo, tra l'altro, di destinare i proventi delle multe anche a progetti per migliorare la sicurezza degli utenti di ciclomotori e motocicli, anche in considerazione del fatto che l'Italia ospita il più importante parco circolante a livello europeo (8 milioni di veicoli motorizzati a due ruote).

PROPOSTA DI EMENDAMENTO

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

All'art. 3, comma 1, numero 53-bis), dopo la parola «ciclisti», aggiungere le seguenti: «utenti di veicoli motorizzati a due ruote» e, conseguentemente, all'art. 208, comma 4, lettera c), dopo la parola «pedoni», aggiungere le seguenti: «ciclisti e utenti di veicoli motorizzati a due ruote»



Declassamento patente B

Il problema degli anziani alla guida di veicoli è stato oggetto nel corso degli anni di un dibattito pubblico molto partecipato relativo ai potenziali pericoli arrecati da questa particolare utenza alla circolazione stradale. A questo riguardo, alcuni interventi normativi hanno modificato le modalità di rinnovo della patente di guida, prevedendo una maggiore frequenza della visita medica per gli utenti più anziani e l'obbligo – poi abrogato – di effettuare i controlli presso la commissione medica locale.

A normativa vigente, l'art. 126 del codice della strada prevede che, al compimento del settantesimo anno d'età, i titolari rinnovino la validità della patente ogni tre anni. La prescrizione riguarda indistintamente i titolari delle patenti di categoria AM, A1, A2, A, B1, B e BE.

La proposta di emendamento in oggetto prevede che il titolare di patente B, al compimento del 70° anno d'età, possa scegliere di limitarla alla guida dei soli veicoli della categoria AM.

La patente AM autorizza alla guida di ciclomotori a due o tre ruote e quadricicli leggeri: si tratta di veicoli a prestazioni limitate (45 km/h di velocità massima consentita) e che hanno un ambito di utilizzo ben definito, non potendo circolare su autostrade e tangenziali. Inoltre, i veicoli della categoria AM offrono una semplicità di guida legata alla presenza del cambio automatico e alle dimensioni contenute.

Per incentivare i titolari di patente B ultrasettantenni a usufruire del declassamento, si propone di ridurre la frequenza di rinnovo della validità della patente, passando dai tre anni attualmente previsti per gli utenti settantenni a una cadenza quinquennale.

L'emendamento propone, inoltre, di circoscrivere la facoltà sopra descritta ai soli veicoli di categoria AM a tre o quattro ruote, escludendo espressamente i ciclomotori a due ruote.

In sintesi, al compimento del 70° anno d'età il conducente ultrasettantenne può scegliere di limitare la propria patente B alla sola guida di ciclomotori a tre ruote o quadricicli: in questo caso, la frequenza degli esami medici per il rinnovo della patente, passerebbe da tre a cinque anni. La stessa facoltà è riconosciuta ai titolari di patente B che abbiano compiuto ottant'anni e che rinnoveranno la patente ogni tre anni anziché due. In questo modo i conducenti ultrasettantenni verrebbero incentivati a rinunciare alla guida delle tradizionali autovetture e indirizzati verso mezzi di trasporto con potenze ridotte, ambiti di utilizzo circoscritti e maggiore semplicità di utilizzo.

PROPOSTA DI EMENDAMENTO

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Art. 126

Dopo il comma 6, introdurre il seguente:

"6-bis. Al compimento del settantesimo anno d'età, la patente di categoria B, su richiesta del titolare, può abilitare alla guida esclusiva dei veicoli a tre o quattro ruote della categoria AM. Tale limitazione viene annotata sulla patente di guida. In questi casi la patente è valida per cinque anni. E' fatta salva la possibilità per il titolare di richiedere la riclassificazione della patente B in patente AM. E' riconosciuta la stessa facoltà al titolare di patente B al compimento dell'ottantesimo anno d'età: in questo caso la patente è valida per tre anni.



Accertamento requisiti psico-fisici

La presente proposta di emendamento al codice della strada si propone di riconoscere al candidato al conseguimento della patente AM per la conduzione di ciclomotori, la facoltà di rivolgersi al medico di medicina generale per l'accertamento dei requisiti psico-fisici, in aggiunta alle figure mediche previste dall'art. 119 del codice della strada.

A questo riguardo, occorre ricordare che già la legge 17 agosto 2005, n. 168, ammetteva che la certificazione medica per il conseguimento del titolo abilitativo alla guida di ciclomotori potesse essere eseguita dal medico di medicina generale. Successivamente, la legge 15 luglio 2008, n.94, abrogava a decorrere dal 30 settembre 2009 la suddetta facoltà. Allo stato attuale, quindi, il medico di famiglia non è autorizzato a rilasciare la certificazione dei requisiti psico-fisici per la guida del ciclomotore.

Occorre però rilevare che il medico di medicina generale, grazie alla conoscenza diretta dei propri assistiti, dispone di una conoscenza pregressa dello stato di salute e di eventuali precedenti morbosi del paziente, che gli consentono una valutazione più puntuale delle condizioni psichiche e fisiche dello stesso.

La conferma dell'importanza della figura del medico di medicina generale nella conoscenza dello stato di salute pregresso del candidato venne confermata dalla legge 120/2010: quest'ultima, infatti, rese obbligatoria - come propedeutica al rilascio del certificato di idoneità psicofisica alla guida - l'acquisizione di un certificato nel quale vengano dichiarati eventuali precedenti morbosi del candidato, rilasciato dal medico di fiducia, cioè, primariamente dal medico di medicina generale (vedi parere espresso dal Ministero della Salute nella lettera 05-11-2010 prot. N. 46247-P-05/I.4.C.D.2.2).

Si osservi che non esistono ragioni oggettive per negare al cittadino la facoltà di rivolgersi ai medici di medicina generale: queste figure, infatti, sono presenti capillarmente sul territorio nazionale, dispongono delle competenze professionali necessarie per una corretta valutazione delle condizioni psico-fisiche dei propri assistiti e sono già ora autorizzate a rilasciare certificati medici attestanti le condizioni del paziente, come i certificati di sana e robusta costituzione, i certificati di malattia e, come detto, i certificati attestanti le patologie pregresse dei propri assistiti.

Consentire all'interessato di rivolgersi al proprio medico di base, offre al cittadino maggiori opportunità nella scelta del medico al quale richiedere la certificazione, lasciandolo libero di optare tra le figure mediche oggi previste dal codice della strada ovvero il proprio medico di famiglia e offrendogli, inoltre, l'opportunità di realizzare un risparmio economico rispetto alla prassi, attualmente invalsa, della visita medica in autoscuola.

PROPOSTA DI EMENDAMENTO

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Art. 119

All'art. 119, comma 2, dopo le parole «deve essere effettuato nei gabinetti medici.», inserire le seguenti: «L'accertamento dei requisiti fisici e psichici per il rilascio o la conferma di validità della patente di guida potrà, limitatamente alla sola categoria AM, essere eseguito anche dal medico di medicina generale.»



APPENDICE

Proposta di introdurre ore di formazione obbligatoria per il conseguimento delle patenti di categoria A

Nel corso delle ultime settimane sono state presentate in Commissione Trasporti alcune risoluzioni parlamentari aventi ad oggetto, tra l'altro, proposte di modifica e aggiornamento della normativa che disciplina il conseguimento delle patenti di categoria A (patenti per la conduzione di motoveicoli).

In particolare, si segnalano le risoluzioni Caroppo 7/00092, Russo 7-00108, Iaria 7/00110.

Prima di entrare nel merito delle singole risoluzioni, pare opportuno riepilogare gli sviluppi della legislazione che regola il conseguimento delle patenti moto.

LA LEGISLAZIONE VIGENTE

Il 20 dicembre 2006 il Parlamento e il Consiglio europeo adottano la Direttiva 2006/126/UE concernente la patente di guida.

La direttiva introduce alcune importanti novità, di cui si riassumono di seguito le principali:

- Viene introdotto il principio della gradualità, che favorisce il conseguimento di patenti intermedie prima di poter condurre motoveicoli senza limiti di cilindrata e potenza: la patente A1 per condurre moto fino a 125cc (o 11 kW) a partire da 16 anni; la patente A2 per condurre moto fino a 35kW dai 18 anni; la patente A per condurre moto senza limiti di potenza a partire da 20 anni. E' ammesso l'accesso diretto alla patente A solo se il conducente ha compiuto il 24esimo anno d'età.
- Viene introdotta una nuova patente AM per la conduzione dei ciclomotori.
- Vengono riformati gli esami di guida introducendo nuove e più impegnative manovre (come l'evitamento dell'ostacolo), che consentono di valutare in modo più puntuale le abilità di guida del conducente.

Con decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59 la direttiva 2006/126/UE viene adottata nel nostro paese.

In particolare, il recepimento in Italia della direttiva europea prevede che l'aspirante al conseguimento delle patenti A1 e A2 debba superare un esame di guida (nonché teorico, salvo che lo abbia già sostenuto per conseguire una patente inferiore), mentre l'aspirante al conseguimento della patente A non solo deve superare l'esame di guida, ma deve avere conseguito la patente A2 da almeno due anni. In sintesi:

	Esame teorico	Esame pratico	Formazione pratica
Patente AM	Sì	Sì	No
Patente A1	Sì	Sì	No
Patente A2	No, se già sostenuto per A1	Sì	No
Patente A	No, se già sostenuto per A2	Sì (+ patente A2 da almeno 2 anni)	No
Patente A in accesso diretto a 24 anni	Sì	Sì	No



Nel 2022 la legge 5 agosto 2022, n. 108 (c.d. decreto infrastrutture), modifica l'art. 123 comma 7 del Codice della strada prevedendo che il titolare di patente A1 o A2 che frequenti un corso di formazione presso un'autoscuola possa conseguire rispettivamente la patente A2 o A senza dover sostenere un esame di guida. Lo schema sopra descritto viene pertanto modificato nel modo seguente:

	Esame teorico	Esame pratico	Formazione pratica
Patente AM	Sì	Sì	No
Patente A1	Sì	Sì	<i>Sì in alternativa all'esame di guida</i>
Patente A2	No, se già sostenuto per A1	Sì	<i>Sì, in alternativa all'esame di guida</i>
Patente A	No, se già sostenuto per A2	Sì (+ patente A2 da almeno 2 anni)	No
Patente A in accesso diretto a 24 anni	Sì	Sì	No

Tali modifiche sono coerenti con la Direttiva 2006/126/UE che consente agli Stati membri di sostituire l'esame di guida per il conseguimento delle patenti A2 e A in accesso graduale con un'attività di formazione di almeno 7 ore (art. 7, comma 1, lettera c).

LE PROPOSTE AVANZATE DALLE RISOLUZIONI

Veniamo ora al contenuto delle risoluzioni sopra menzionate. Le proposte contenute in tutte le iniziative legislative, sia pure con specifiche declinazioni, sembrano potersi riassumere come segue:

- Imporre a tutti i candidati al conseguimento di una patente di categoria A1, A2 e A un adeguato numero di esercitazioni obbligatorie da effettuarsi presso un'autoscuola, abrogando anche la possibilità – introdotta dal decreto infrastrutture solo lo scorso anno – di scegliere tra la formazione pratica e il superamento di un esame per il passaggio dalla A1 alla A2 e dalla A2 alla A.
- Alcune risoluzioni, in particolare, parlano dell'opportunità di assumere iniziative per dare piena attuazione a quanto previsto dalla direttiva 2006/126/UE con riferimento all'estensione delle patenti di guida della stessa categoria.

Non è chiaro il senso di quest'ultima previsione, anche in considerazione del fatto che la direttiva europea, come sopra specificato, lascia liberi gli Stati membri di introdurre un'attività di formazione in alternativa al superamento di un esame di guida, ma in nessun modo impone agli Stati membri di prevedere la formazione pratica in aggiunta all'esame di guida.

IL PARERE DI ANCMA

Desideriamo evidenziare i seguenti punti:

- 1) Secondo gli ultimi dati (anno 2022) forniti dal Centro Elaborazione Dati del Ministero dei Trasporti, già oggi il 93% dei candidati al conseguimento della patente A si prepara all'esame frequentando un



corso in autoscuola (18.000 privatisti contro 235.000 iscritti alle autoscuole). Non sembra quindi esserci proporzionalità tra la richiesta di imporre a tutti i candidati un'attività di training e la situazione di un mercato che si è già orientato spontaneamente e senza costrizioni normative verso un'attività di formazione in autoscuola.

- 2) Le statistiche sull'incidentalità dei veicoli a due ruote appaiono incoraggianti. Secondo gli ultimi dati forniti dall'ACI/ISTAT, infatti, nel 2021 le vittime di incidenti su veicoli motorizzati a due ruote sono diminuiti del 3% rispetto al 2019 (il confronto con il 2020 non è significativo perché inquinato dagli effetti della pandemia); l'analisi dell'ultimo quinquennio conferma il trend positivo con un calo del numero delle vittime del 3,4%.
- 3) Il Piano Nazionale sulla Sicurezza Stradale 2030, redatto dalla DG per la sicurezza stradale del MIT, non menziona la formazione tra le linee strategiche per le 2 ruote a motore. Il presupposto implicito nelle richieste avanzate dalle risoluzioni sembra essere che gli esami di guida organizzati dal Ministero dei Trasporti non siano in grado di appurare le capacità di guida del candidato.
- 4) L'introduzione di esercitazioni obbligatorie dovrebbe, a nostro avviso, tenere anche conto di un giusto bilanciamento tra i benefici attesi in termini di sicurezza e i costi aggiuntivi che andrebbero a gravare sui candidati. Se ipotizziamo un pacchetto minimo di circa 10 ore di lezione, possiamo stimare costi di circa 300/400 euro, che si aggiungono a quelli richiesti per il superamento della prova orale, di quella pratica e della visita medica (circa 150 euro di costi amministrativi). Come si vede, l'onere per il candidato aumenterebbe del 200%!

CONCLUSIONI

Alla luce delle precedenti considerazioni, riteniamo che non sussistano i presupposti per introdurre un obbligo di formazione pratica per il conseguimento delle patenti di categoria A, soprattutto in considerazione del fatto che il trend delle vittime di incidenti motociclistici è da anni in diminuzione, che la maggior parte dei candidati al conseguimento delle patenti "A" già oggi frequenta corsi in autoscuola e che l'eventuale previsione di una formazione obbligatoria si tradurrebbe in un significativo aumento dei costi per l'utente finale. Inoltre, come evidenziato, il decreto infrastrutture convertito in legge nell'agosto dello scorso anno ha già introdotto la possibilità per il candidato alla patente A2 e alla patente A in accesso progressivo di scegliere tra formazione pratica ed esame finale.