

DISEGNO DI LEGGE RECANTE MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA

PROPOSTE DI CONFINDUSTRIA ANCMA

INDICE

ACCESSO MOTOCICLI 125cc in AUTOSTRADA e TANGENZIALI.....	p.2
ACCESSO MOTOCICLI ELETTRICI IN AUTOSTRADA E TANGENZIALI.....	p.4
DISCIPLINA DI CIRCOLAZIONE DELLA MICROMOBILITA'	p.5
DECLASSAMENTO PATENTE B.....	p.7
ACCESSO DI VEICOLI A DUE RUOTE NELLE CORSIE RISERVATE AI MEZZI PUBBLICI.....	p.8
ARCHIVIO NAZIONALE DELLE BICICLETTE.....	p.9
DEFINIZIONE DI UTENTI DEBOLI DELLA STRADA.....	p.10



CONFINDUSTRIA ANCMA
Associazione Nazionale Ciclo/Motociclo/Accessori

Confindustria ANCMA è l'associazione di categoria che rappresenta i produttori e gli importatori di veicoli a due ruote – con e senza motore – di tricicli e quadricicli, della componentistica per questi veicoli, dei caschi e dell'abbigliamento protettivo. E' stata fondata nel 1920 e raccoglie più di 150 aziende associate. L'industria delle due ruote impiega circa 20.000 dipendenti diretti e fattura 5 miliardi di euro. La produzione italiana di biciclette (2,3 milioni di unità) e motocicli (300 mila unità) occupa saldamente il primo posto a livello europeo. Nel nostro Paese operano nel settore circa 5.000 punti vendita e, complessivamente, il commercio di bici, moto, ciclomotori, scooter, componenti e accessori, tenendo conto anche dell'indotto, dà lavoro a circa 60.000 persone. Confindustria ANCMA, attraverso EICMA Spa, organizza la più importante fiera di settore.

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.

Se, infatti, si considerano i circa 30 modelli di scooter presenti nei listini delle case motociclistiche sia in versione 125cc che in versione 150cc, la differenza media 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 dalla 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. Inoltre diversi modelli di scooter 125cc presentano potenze in kW uguali o addirittura superiori a quelle di modelli 150cc.

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 superiore a 50cc
SPAGNA	Consentito	Velocità minima del veicolo 60 km/h
FRANCIA	Consentito	n.d.
GRECIA	Consentito	Velocità minima del veicolo >50 km/h
BELGIO	Consentito	Velocità minima del veicolo 60 km/h
OLANDA	Consentito	Cilindrata superiore a 50cc
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:

- a) La circolazione dei motocicli del segmento 150cc in autostrada non evidenzia una particolare criticità rispetto a quella degli altri motocicli.
- b) I motocicli del segmento 125cc, anche se possono essere guidati con la patente B, non evidenziano una maggiore pericolosità rispetto agli altri motocicli.
- c) Il livello di incidentalità dei motocicli su autostrade e tangenziali è inferiore al livello di incidentalità dei motocicli sulle strade extraurbane

La motivazione storica 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: per impedire l'accesso in autostrada da parte dei minorenni è sufficiente prevedere un espresso divieto nella norma.

PROPOSTA DI EMENDAMENTO

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Art. 175

Al comma 2, eliminare le seguenti parole: " motocicli di cilindrata inferiore a 150cc se a motore termico "

Dopo il comma 2, inserire il seguente: «2-bis) E' consentita la circolazione sulle autostrade e sulle strade di cui al comma 1, dei motocicli di cilindrata non inferiore a 120cc se guidati da conducenti maggiorenni.»

ACCESSO MOTOCICLI ELETTRICI IN AUTOSTRADE E TANGENZIALI

L'art. 175 del codice della strada vieta la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane di ciclomotori e motocicli di cilindrata inferiore a 150 centimetri cubi "se a motore termico".

Il codice della strada fa quindi espresso riferimento a veicoli azionati da "motore termico", ma non prende in considerazione la circolazione di veicoli azionati da motore elettrico, creando, in questo modo, un vuoto legislativo che affida all'interpretazione delle forze dell'ordine la decisione di sanzionare o meno i conducenti di motocicli a motorizzazione elettrica che dovessero accedere ad autostrade o tangenziali.

La mancata disciplina della circolazione dei veicoli elettrici sulle strade di cui all'art. 175 del codice stradale, si può in parte spiegare con il fatto che, all'epoca del varo nel nuovo codice, nel 1992, ciclomotori e motocicli elettrici erano sostanzialmente assenti dal mercato e, conseguentemente, dalle strade.

Nel corso degli ultimi anni, invece, la diffusione di veicoli a trazione elettrica è stata particolarmente rilevante: rispetto al 2011, infatti, le vendite di motoveicoli elettrici sono aumentate dell'88%.

Il mercato offre attualmente una trentina di modelli di moto e scooter elettrici, equipaggiati di norma con batteria al litio, che garantiscono autonomie comprese tra i 70 e i 100 km di percorrenza, con tempi di ricarica che si aggirano attorno alle 4-5 ore (anche meno per le moto con fast charge).

Una disciplina della circolazione dei motocicli elettrici sulle strade di cui all'art. 175 del codice della strada è, pertanto, resa urgente dal prevedibile sviluppo di un mercato che beneficerà delle recenti modifiche normative finalizzate a favorire l'infrastrutturazione elettrica del territorio (Pnire) e dalle misure di sostegno alla domanda approvate nella legge di bilancio 2019.

E' importante osservare che il vuoto legislativo in oggetto espone i conducenti non solo al rischio di sanzioni, ma anche alla mancata copertura assicurativa in caso di incidente.

In considerazione del fatto che il range di potenza dei veicoli a motore termico di cilindrata 150cc (che, quindi, possono circolare in autostrada), attualmente presenti sul mercato, oscilla tra i 6 kW e gli 11 kW, si propone di autorizzare la circolazione sulle strade in oggetto ai motocicli elettrici di potenza non inferiore ai 5 kW (il limite di potenza dei ciclomotori è di 4 kW).

Fissare una soglia troppo alta (ad esempio 11 kW) creerebbe una disparità di trattamento rispetto ai veicoli termici: infatti la maggior parte degli scooter termici 150cc (che, quindi, entrano in autostrada) presenta potenze inferiori agli 11 kW. Inoltre, una soglia a 11 kW penalizzerebbe proprio quei commuter urbani che utilizzano lo scooter elettrico in tangenziale per gli spostamenti casa-lavoro.

PROPOSTA DI EMENDAMENTO

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Art. 175

Al comma 2, lettera a), dopo le parole «se a motore termico», inserire le seguenti: «ovvero di potenza inferiore a 5 kW, se azionati da motore elettrico,»

DISCIPLINA DI CIRCOLAZIONE DELLA MICROMOBILITA'

Negli ultimi anni sono nate e si stanno sviluppando nuove forme di mobilità, alimentate da veicoli tradizionali ma aggiornati al progresso tecnologico, come i monopattini elettrici, o da veicoli di nuova concezione, come hoverboard, monoruota, mezzi autobilanciati, ecc. Il motivo del crescente successo di questi dispositivi di mobilità individuale è legato ai costi contenuti, alla loro versatilità in ambito urbano e alla totale mancanza di una regolamentazione che ne disciplini l'utilizzo sulla pubblica via.

La proposta di emendamento illustrata di seguito si propone di favorire una diffusione ordinata di questi nuovi dispositivi, valorizzandone il contributo alla mobilità personale ma cercando di prevenire, al tempo stesso, modalità di utilizzo pericolose per gli altri utenti della strada.

L'emendamento suggerisce alcuni requisiti tecnici che questi veicoli dovrebbero soddisfare, nelle more dell'adozione di norme armonizzate a livello comunitario. In particolare, si segnala l'opportunità di prevedere la mancanza di posti a sedere (tipo sella) allo scopo di prevenire la possibile elusione della normativa da parte di operatori disonesti che producano e commercializzino biciclette a pedalata assistita illegali offerte surrettiziamente sul mercato come dispositivi di micromobilità. Si ritiene congrua una velocità massima di 15 km/h anche in considerazione della maggiore instabilità caratteristica soprattutto dei dispositivi autobilanciati, che affidano a un sistema giroscopico la gestione delle manovre di accelerazione e frenatura.

Per le stesse ragioni si propone di prevedere un'età minima di utilizzo di 16 anni, l'obbligo di indossare un casco per bicicletta e il divieto di trasporto del passeggero.

Relativamente all'ambito di utilizzo, si ritiene che la sede ideale per questi mezzi sia rappresentata dalle piste ciclabili: considerata la scarsa diffusione di una rete ciclabile nel nostro paese, si propone di autorizzare la circolazione sulla pubblica via, limitatamente alle sole strade urbane con limite di velocità di 50 km/h: l'eventuale divieto di utilizzo sulle strade rischierebbe, infatti, di essere una prescrizione disattesa; in considerazione delle caratteristiche dei marciapiedi delle città italiane, soprattutto nella viabilità dei centri storici, si suggerisce di vietarne la percorrenza, anche per la pericolosa promiscuità con il traffico pedonale che ne deriverebbe.

PROPOSTA DI EMENDAMENTO

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Dopo l'art. 50 introdurre il seguente:

Art. 50-b

Veicoli di micromobilità

1. I veicoli della micromobilità sono veicoli a trazione elettrica destinati al trasporto di una sola persona in ambito urbano, anche dotati di sistemi di autobilanciamento, aventi le seguenti caratteristiche:
 - a) velocità massima su strada orizzontale di 15 km/h.
 - b) luce anteriore
 - c) catarifrangenti

- d) avvisatore acustico
 - e) sprovvisti di posto a sedere
2. La circolazione dei veicoli della micromobilità è consentita esclusivamente sulle piste ciclabili, laddove presenti: in caso contrario, ne è consentita la circolazione esclusivamente su strade urbane con limite di velocità di 50 km/h ; i conducenti sono tenuti a marciare sul lato destro della carreggiata. E' consentito l'accesso alle aree pedonali ed è vietato il transito sui marciapiedi.
 3. I conducenti dei veicoli di micromobilità devono avere compiuto i sedici anni d'età e sono tenuti a indossare, se minorenni, un casco per biciclette conforme agli standard europei. Non è consentito il trasporto del passeggero.
 4. Le caratteristiche dei dispositivi di cui alle lettere b), c) e d) del comma 1 sono stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche in applicazione delle prescrizioni tecniche contenute nelle direttive comunitarie o negli standard europei. Il Ministero stabilisce inoltre, con proprio decreto, le modalità di identificazione dei veicoli di cui al presente articolo, prevedendo eventualmente il rilascio e l'apposizione di etichette identificative sui veicoli immessi sul mercato.
 5. Chiunque circoli con un veicolo non rispondente alle prescrizioni di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 422,00 a euro 1.695,00
 6. Chiunque violi le disposizioni di cui ai commi 2 e 3 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 81,00 a euro 326,00

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.

ACCESSO DI VEICOLI A DUE RUOTE NELLE 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.

L'emendamento in oggetto 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.

Si tratta, in sostanza, di ribaltare la logica che, fino ad oggi, ha regolato la disciplina della circolazione nelle corsie riservate: mentre, a legislazione vigente, è il sindaco che valuta di volta in volta l'opportunità di aprire le corsie riservate alla circolazione delle due ruote, per effetto della modifica sopra illustrata sarebbe una legge dello Stato a sancire questa possibilità, lasciando alle amministrazioni locali la facoltà di derogare rispetto alla disposizione nazionale: in questo modo gli amministratori locali sarebbero tenuti a valutare caso per caso l'opportunità di autorizzare le due ruote a circolare nelle corsie riservate, eventualmente negandola nel caso non sussistano le necessarie condizioni di sicurezza.

E' nostra convinzione che l'accesso alle corsie riservate non debba essere circoscritto alle sole biciclette, ma debba ricomprendere anche ciclomotori e motocicli, come già accade in alcune capitali europee (come Stoccolma, Barcellona e Londra) e italiane (Milano, Bologna, Genova, ecc.). L'efficacia della soluzione è ampiamente attestata da alcuni studi internazionali, come il progetto e-SUM – European Safer Urban Motorcycling). 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

Nei centri abitati è consentita la circolazione di velocipedi, ciclomotori e motocicli nelle strade riservate alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto, di cui all'art. 7, comma 1, lettera i), salvo diversa disposizione adottata con ordinanza del sindaco, che potrà escludere, per motivi legati alla sicurezza della circolazione, l'accesso di velocipedi, ciclomotori e motocicli da tutte o alcune delle strade sopra menzionate.

ARCHIVIO NAZIONALE DELLE BICICLETTE

Il fenomeno del furto delle biciclette è diffuso su tutto il territorio nazionale e in costante crescita. Secondo dati raccolti presso le prefetture e i comuni nel 2012 sono state rubate 320.000 biciclette, per un controvalore di 86 milioni di euro. Si stima che attualmente il valore delle biciclette rubate sia aggiri attorno ai 100 milioni di euro l'anno. Le regioni più colpite dal fenomeno sono Veneto ed Emilia Romagna e le grandi città.

Il furto di biciclette procura, evidentemente, un danno economico ai legittimi proprietari, ma gli effetti del fenomeno si ripercuotono anche sulla produzione nazionale. Risulta, infatti, che, dopo il secondo furto, la scelta d'acquisto dell'utente si indirizzi verso prodotti di minor valore, magari acquistati presso la grande distribuzione e di provenienza extra-europea, oppure – fatto ancora più grave - verso veicoli rubati.

La mancanza di un sistema di registrazione obbligatoria delle biciclette (peraltro assente in tutti i paesi europei) rende più difficile il recupero del mezzo rubato; a ciò si aggiunga la scarsa diffusione di sistemi di autotutela tra gli stessi proprietari di bicicletta, che spesso scelgono dispositivi antifurto inadeguati o trascurano di rimuovere la batteria dalle biciclette elettriche in loro possesso. Scarsa è anche la propensione a denunciare presso gli organi competenti il furto subito: in questo modo il fenomeno tende a rimanere sotterraneo e non attiva i necessari meccanismi di contrasto.

Per rimediare a questa situazione si propone l'istituzione, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di un archivio delle biciclette a copertura nazionale, che, attraverso procedure volontarie di registrazione da parte dei legittimi proprietari, consenta l'identificazione del veicolo e ne favorisca il ritrovamento in caso di furto. L'archivio dovrebbe consentire l'integrazione dei sistemi di registrazione volontaria delle biciclette già operativi sul territorio.

A titolo informativo, nell'ambito del disegno di legge di riforma del codice stradale discusso durante la scorsa legislatura, era già stato approvato alla Camera un articolo finalizzato a introdurre un sistema di annotazione volontaria delle biciclette presso il dipartimento per i trasporti del MIT: la mancata approvazione del provvedimento al Senato vanificò l'entrata in vigore della misura.

PROPOSTA DI EMENDAMENTO

1. E' istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'archivio nazionale delle biciclette, per l'identificazione dei velocipedi, attraverso la registrazione facoltativa del veicolo, che ne consenta l'identificazione univoca. L'archivio è alimentato dagli utenti, direttamente o attraverso sistemi di registrazione istituiti a livello territoriale indipendentemente dalle specifiche modalità di marcatura dei veicoli. L'archivio può essere consultato dagli utenti e dalle forze dell'ordine per l'individuazione e l'eventuale recupero delle biciclette rubate.

2. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti definisce con proprio decreto, da adottarsi entro 90 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, i criteri e le modalità di attuazione e operatività dell'archivio nazionale delle biciclette.

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 utilizzatori di ciclomotori e motocicli, che la legislazione comunitaria da tempo annovera tra gli utenti vulnerabili. A titolo esemplificativo, il "Piano d'azione 2011 - 2020 sulla sicurezza stradale" redatto dall'Unione Europea, nell'ambito dell'Obiettivo 7 ("Protezione degli utenti vulnerabili della strada"), elenca gli utilizzatori di veicoli motorizzati a due ruote, insieme a pedoni, ciclisti, anziani e disabili.

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

Art. 3

Al comma 1, numero 53-bis), dopo la parola «ciclisti», aggiungere le seguenti: «utenti di veicoli motorizzati a due ruote».

Conseguentemente, all'art. 208, comma 4, lettera c), sostituire le parole «e ciclisti», con le seguenti: «ciclisti e utenti di veicoli motorizzati a due ruote».