



**FEDERAZIONE
MOTOCICLISTICA
ITALIANA**

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma - RM
Tel. 06.32488.1 - Fax. 06.32488.410
C.F. 05277720586 - P.IVA 01383341003

CAMERA DEI DEPUTATI

IX COMMISSIONE

(TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

**AUDIZIONE IN IX COMMISSIONE PER LE PROPOSTE DI LEGGE
CONCERNENTI INTEGRAZIONI E MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA**

AUDIZIONE DEL 28/02/2019

Roma, 28 febbraio 2019



**FEDERAZIONE
MOTOCICLISTICA
ITALIANA**

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma - RM
Tel. 06.32488.1 - Fax. 06.32488.410
C.F. 05277720586 - P.IVA 01383341003

Roma, 28 febbraio 2019

Alla cortese attenzione del
Presidente Commissione Trasporti
e agli Onorevoli membri
della IX Commissione
della Camera dei Deputati

Sig. Presidente, Onorevoli membri della Commissione,

innanzitutto grazie per l'odierno invito.

La riforma del Codice della Strada, per ovvi motivi, costituisce uno dei terreni principali su cui la Federazione Motociclistica Italiana auspica di poter offrire un contributo alle Istituzioni, sia per la mission che la caratterizza, sia per l'esperienza maturata nel corso degli anni (più di un secolo, ormai, e più precisamente dal 1911) a fianco del motociclismo italiano, sportivo e non.

Il mondo delle due ruote a motore, infatti, non solo storicamente ma tutt'oggi, rappresenta una porzione assai consistente degli utenti della strada, ed anche un importante comparto dell'economia nazionale. Con i suoi 9.500.000 mezzi che compongono il parco circolante, l'Italia si pone al primo posto in Europa con circa il 30% di motoveicoli dell'intero vecchio continente.

La nostra industria occupa circa 18.000 persone e, grazie all'indotto, raggiunge il numero di 55.000 impiegati. Un fatturato di quasi 7 miliardi annui dei quali il 70% indirizzato al mercato estero, con un gettito erariale di 3,6 miliardi annui e che negli ultimi vent'anni ha prodotto introiti erariali per oltre 16 miliardi, ponendo la bilancia commerciale in costante segno positivo. (dati ANCMA)

Di questa realtà così ampia, Federmoto rivendica con orgoglio, passione e spirito di servizio, di essere il soggetto portavoce più rappresentativo, grazie ai suoi 120.000 tesserati iscritti presso i circa 2.000 moto club affiliati in tutta Italia.

Nella nostra qualità di portavoce, siamo lieti di constatare l'attenzione e la sensibilità prestata da questa Commissione ai numerosi nodi sul tappeto.



**FEDERAZIONE
MOTOCICLISTICA
ITALIANA**

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma - RM
Tel. 06.32488.1 - Fax. 06.32488.410
C.F. 05277720586 - P.IVA 01383341003

Vogliamo cogliere, quindi, la non comune disponibilità dimostrata, per allargare e approfondire lo spettro d'indagine, portando all'esame dell'organo una serie di tematiche attualissime nel dibattito pubblico, o quantomeno nel dibattito di settore, ma in parte rimaste estranee fino ad oggi al perimetro dei lavori della Commissione.

Si tratta di una serie di aspetti tutti quanti accomunati da una sorta di filo rosso: al di là dell'apparenza, che in qualche caso potrebbe lasciar pensare che si tratti di osservazioni di carattere "puntiforme" e circoscritto, ogni osservazione coniuga in sé una serie di esigenze che travalicano di gran lunga l'interesse dei soli motociclisti, spaziando dall'utilizzo sicuro e consapevole dei mezzi e delle strade, alla necessità di una **formazione qualificata**, alla **tutela e promozione del turismo e dell'ambiente**, alla **valorizzazione dei beni storici**.

Il tutto in una **logica di leale e proficua collaborazione fra società civile, soggetti rappresentativi e istituzioni**, ispirata al principio di sussidiarietà (fra i fondamenti della nostra Costituzione) e tesa a coniugare diritti dei privati e interessi generali in un gioco a somma positiva.

Esaurita questa premessa, passo ora a illustrare i diversi punti sui quali vorrei richiamare l'attenzione della Commissione.

• **Il primo tema è quello del "targhino" o targa sostitutiva per uso sportivo**, cui fanno riferimento le p.d.l. 219 Schullian e 1113 Pagani, in sede di novella **dell'art. 100 del Codice**.

La ratio dell'emendamento è quella di utilizzare una targa sostitutiva, nell'ambito delle attività sportive, per evitare il danneggiamento di quella originale. Se così è, per identità di ratio, è opportuno che l'utilizzo della targa sostitutiva sia autorizzato non solo durante le manifestazioni, ma anche durante gli allenamenti, che sono da considerarsi parte integrante della pratica sportiva. I vantaggi di una tale opzione sono numerosi ed evidenti:

- 1) Permette di accertare immediatamente che il mezzo in questione è guidato da una persona titolare di una licenza di conduttore, la cui attività è controllata da una federazione sportiva;
- 2) si porrebbe un ulteriore presidio al rispetto delle regole, dal momento in cui l'utilizzatore diventerebbe doppiamente sanzionabile in caso di grave



infrazione, sia con riferimento alle norme del Codice, sia con riguardo ai regolamenti adottati dalle singole Federazioni;

- 3) Consentirebbe alle singole federazioni, anche in collaborazione con le associazioni di consumatori, di aprire trattative commerciali con società di assicurazione, per abbattere i premi, realizzando così convenzioni e conseguenti economie di scala, grazie all'abbinamento della targa sostitutiva alla licenza di conduttore.

Questi mezzi, soprattutto se destinati all'utilizzo sportivo (gare), sono a bassissimo tasso di incidentalità proprio per la funzione che hanno. Peraltro, ciò consentirebbe anche di ottenere omogeneità nazionale sui premi assicurativi, che attualmente presentano una grande differenziazione in Italia tra il nord (dove una polizza può costare 300/400 euro) ed in alcune zone del sud invece (dove i premi assicurativi raggiungono anche i 1500 euro, soprattutto per i più giovani).

Per comodità della Commissione, proponiamo, di seguito alla presente relazione, anche la bozza originale di emendamento, teso a trasfondere in articolato le esigenze sopra rappresentate:

EMENDAMENTO

All' art. 1 dopo il comma 1 è aggiunto il seguente comma:

2. All'articolo 100 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 286 e successive modificazione, al comma 10, dopo il primo periodo sono inseriti i seguenti:

“I veicoli a motore impegnati in competizione motoristiche che si svolgono sulla strada e sono autorizzate ai sensi dell'art. 9, ovvero che circolano sulla strada per operazioni di trasferimento da o verso percorsi di gara di competizioni motoristiche o raduni amatoriali autorizzati dalle competenti federazioni sportive riconosciute dal CONI, limitatamente ai percorsi autorizzati o ai tragitti più brevi di trasferimento indicati dagli organizzatori, possono esporre, in luogo della targa di cui ai commi 1 e 2, una targa sostitutiva costituita da un pannello auto-costruito che riproduce il numero di immatricolazione del veicolo. Tale pannello deve avere fondo giallo, cifre e lettere nere e deve avere caratteristiche dimensionali identiche alla targa che sostituisce e deve essere collocato garantendo la visibilità e la posizione richiesta dal regolamento per le targhe di immatricolazione.

A bordo del veicolo impiegato nelle competizioni o nei trasferimenti deve esserci adeguata documentazione che attesta la partecipazione alle competizioni sportive o



**FEDERAZIONE
MOTOCICLISTICA
ITALIANA**

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma - RM
Tel. 06.32488.1 - Fax. 06.32488.410
C.F. 05277720586 - P.IVA 01383341003

ai raduni, rilasciata da soggetti autorizzati dalle competenti Federazioni sportive. Nel caso di trasferimento stradale tale documentazione deve indicare il percorso o l'itinerario consentito.

La targa sostitutiva di cui al presente comma può essere utilizzata anche in occasione di trasferimento stradale per allenamenti da parte pilota o di atleta munito di adeguata documentazione, che deve essere esibita in occasione di qualsiasi controllo, che dimostra l'avvenuta autorizzazione della propria federazione di appartenenza e che ne garantisce l'effettiva appartenenza alla federazione stessa.

Le disposizioni di cui al presente comma si applicano, in quanto compatibili, anche per le targhe dei ciclomotori di cui all'art. 97. In caso di impiego o collocazione difforme dalle disposizioni di cui al presente comma, si applicano le sanzioni di cui ai commi 11, 12, 13, 14 e 15. Si applicano, altresì, le disposizioni dell'art. 102 comma 7.”

MOTIVAZIONE

La modifica si rende necessaria perché i veicoli immatricolati impiegati nelle competizioni sportive che si svolgono sulla strada o che prevedono trasferimento sulla strada dal terreno di gara o di prove speciali sono spesso soggetti, sul percorso di gara o sulla strada, a sollecitazioni dinamiche o urti che, in molti casi, producono l'accidentale perdita della targa che, nella gran parte dei casi non può essere più recuperata dai conducenti.

Ciò determina un aggravio di adempimenti per i proprietari dei veicoli, costretti a frequenti re-immatricolazioni. Infatti, nel nostro ordinamento, non è consentita la consegna di un duplicato della targa smarrita ma occorre, in ogni caso, procedere a nuova immatricolazione e rilascio di una nuova carta di circolazione del veicolo da parte degli Uffici della Motorizzazione. Inoltre, non è infrequente che le targhe smarrite siano oggetto di illecito utilizzo da parte di malintenzionati.

Prevedendo la possibilità di installare durante le predette competizioni o nelle tappe di trasferimento di esse, una targa provvisoria auto-costruita, si possono ridurre drasticamente i casi di accidentale smarrimento della targa di immatricolazione con conseguente notevole risparmio economico sia per il proprietario che per l'Amministrazione pubblica deputata al rilascio delle targhe stesse. Infatti, in caso di perdita accidentale durante la gara, la targa sostitutiva potrà essere facilmente riprodotta dal proprietario stesso, senza costi di re-immatricolazione, con un importante risparmio economico per la pubblica Amministrazione. Ciò, inoltre, consente di limitare l'impegno delle Forze di Polizia per l'attività amministrativa relativa al frequente susseguirsi di denunce di smarrimento e di ritrovamento. L'uso di un colore di fondo diverso per la targa sostitutiva consente di identificare immediatamente che il mezzo è in uso al titolare di una licenza di conduttore ed il suo utilizzo è affidato a persona controllata sportivamente da una federazione sportiva e rende il pannello auto-costruito difficilmente riutilizzabile in modo illecito.



La targa provvisoria, che per collocazione, visibilità e caratteristiche dimensionali dovrebbe riprodurre in tutto e per tutto la targa di immatricolazione, rende comunque facilmente identificabile il veicolo durante la circolazione sulla strada.

L'impiego della targa provvisoria, secondo la proposta normativa sopraindicata, è limitato al percorso di gara autorizzata ai sensi dell'art 9 CDS ovvero al percorso indicato dagli organizzatori di competizioni sportive o raduni amatoriali che si svolgono fuori della strada ma che sono riconosciuti dalle competenti Federazioni motoristiche affiliate al CONI. Ciò garantirà che siano autorizzati all'utilizzo della targa sostitutiva, soltanto i concorrenti muniti di regolare licenza sportiva ed iscritti alla gara, esclusivamente per la durata della manifestazione ed esclusivamente lungo il percorso di gara o di trasferimento su strada. A bordo del veicolo, deve trovarsi idonea documentazione attestante l'autorizzazione della competizione e la partecipazione del conducente alla stessa. Nel caso di trasferimento stradale da o per terreni di gara posti fuori della sede stradale, tale documentazione deve indicare l'esatto percorso che deve essere effettuato.

La proposta consente l'applicazione della targa sostitutiva anche in occasione di trasferimenti stradali per allenamenti in vista delle competizioni sportive di cui sopra, ciò sulla base della considerazione che, anche l'allenamento è parte integrante della attività sportiva e che esiste, anche in tale situazione, la reale possibilità di perdita o danneggiamento della targa di immatricolazione. Per evitare abusi nell'utilizzo della targa sostitutiva, in tali casi, gli atleti o i piloti impegnati in allenamento devono essere in grado di esibire agli organi di controllo un'adeguata documentazione comprovante la loro appartenenza ad organizzazione riconosciuta dalle competenti Federazioni e la preventiva autorizzazione a tali organizzazioni dello svolgimento di attività di allenamento.

• Il secondo punto è il **regime giuridico delle motoslitte**. Per quanto possa sembrare incredibile, nonostante il legislatore abbia in passato rivolto attenzione al tema, esiste ancora oggi una vistosa lacuna normativa in materia di motoslitte: manca una disciplina delle loro caratteristiche costruttive e funzionali, e – il che è ancor più grave - della loro circolazione su strada, auspicabilmente attraverso la previsione di un apposito contrassegno identificativo, di documenti di circolazione e di guida e di obblighi assicurativi per la responsabilità civile verso terzi.

In buona sostanza, la motoslitta non risulta essere un veicolo riconosciuto dal Codice della Strada.

L'attualità del problema è sotto gli occhi di tutti, appena si consideri che questi mezzi, sono adottati dai Corpi di Polizia, dal Soccorso Alpino ed in particolare in attività di Protezione Civile: ne è testimonianza l'intervento del 18 gennaio 2017 con la grande nevicata del centro Italia dove l'intervento delle motoslitte si è confermato decisivo per il raggiungimento delle case più isolate.



**FEDERAZIONE
MOTOCICLISTICA
ITALIANA**

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma - RM
Tel. 06.32488.1 - Fax. 06.32488.410
C.F. 05277720586 - P.IVA 01383341003

Riteniamo pertanto sia indispensabile un emendamento, volto a prescrivere l'immatricolazione di questo mezzo al fine di poterlo utilizzare **quantomeno in situazioni emergenziali**.

Al fine di riconoscere "cittadinanza" alle motoslitte nel sistema codicistico, potrebbe incominciarsi novellando l'art. 47 del Codice, oppure inserendo un nuovo art. 51-bis dopo le slitte, inserendovi la categoria in questione.

- Il terzo tema è quello dei **mezzi d'epoca e di interesse storico e collezionistico**.

Si tratta, in realtà, di un macro-tema, al cui interno è possibile individuare una serie di sotto-argomenti. Occorre però prendere le mosse da un inquadramento di carattere generale.

Grazie al suo Registro Storico con le oltre 230.000 moto iscritte, FMI è testimone dell'evoluzione dei momenti storici e delle mode: dalla nascita del mosquito, alla rivoluzione dei tempi con l'arrivo della vespa, agli scooter, alle stradali, alle stradali da turismo per finire con le attività sportive del fuoristrada con il cross, l'enduro, il motorally, il trial e la velocità in pista.

Il mezzo storico, o di interesse storico però, non è più soltanto un interesse di pochi appassionati dei tempi, bensì un patrimonio nazionale di ingegneria, design e di industrializzazione che ha portato l'Italia ad essere se non la prima, una delle prime Nazioni al mondo di questo settore.

Anzitutto, occorrerebbe modificare l'art. 60, al fine di inserire fra i mezzi storici, oltre agli autoveicoli e ai motoveicoli, anche i ciclomotori: giusto per fare un esempio, il caso del mitico Ciao della Piaggio.

In secondo luogo, occorrerebbe intervenire sulla disciplina della revisione su due versanti:

il primo, previo un opportuno emendamento innestabile ad esempio nell'art. 80 del Codice: portare a 4 anni il lasso di tempo per la revisione e non due, come attualmente previsto.

Il secondo, con l'eliminazione di quanto previsto nella circolare N. 19277/23.25 a firma dell'ing. Fumero che stabilisce che: **"le revisioni dei veicoli di interesse storico e collezionistico costruiti prima del 1° gennaio 1960 sono effettuate esclusivamente dagli uffici della Motorizzazione Civile (UMC)"** consentendo



**FEDERAZIONE
MOTOCICLISTICA
ITALIANA**

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma - RM
Tel. 06.32488.1 - Fax. 06.32488.410
C.F. 05277720586 - P.IVA 01383341003

che questa sia operata presso qualunque centro autorizzato e quindi, non soltanto presso gli uffici della sede provinciale della motorizzazione, al fine di garantire economicità della conservazione, contenimento dei costi e di non costringere i possessori di veicoli storici ad un obbligo maggiormente oneroso rispetto ai veicoli ordinari.

- Il quarto tema è quello della **formazione e della guida sicura**.

Si tratta di un aspetto centrale per la nostra Federazione, e di un ambito rispetto al quale avvertiamo con profondo senso di responsabilità l'esigenza di offrire un contributo alle istituzioni e alla comunità.

Al fine di garantire una maggior capacità nella conduzione in sicurezza di un mezzo a due ruote nella circolazione su strada, la Federazione Motociclistica Italiana, grazie alla sua esperienza, maturata e vissuta sul campo e all'impegno in ambito scientifico per la ricerca e lo sviluppo di tali problematiche, può mettere a disposizione la propria formazione con tecnici ed istruttori Federali per sostenere e per rafforzare dal punto di vista tecnico l'insegnamento della conduzione di un veicolo a due ruote sulle varie tipologie di strada, sia essa a fondo naturale o asfaltato.

La nostra proposta a riguardo è quella di mettere a disposizione i nostri operatori esperti e qualificati che istruiscano attraverso un programma didattico alla corretta guida, in una logica di supporto, collaborazione e integrazione destinato agli istruttori delle scuole guida e degli esaminatori della Motorizzazione Civile. Ad esempio per le ore di pratica o per le lezioni teoriche necessarie al conseguimento della patente di tipo AM, A1, A2 e A.

Potrebbe anche proporsi – nella stessa logica di garanzia della formazione, prevenzione e sicurezza – che i Corsi di Guida Sicura, riconosciuti strumento utile a ridurre l'incidentalità, siano resi obbligatori per i neopatentati e per chi deve recuperare i punti sulla patente.

- Il quinto tema è quello dell'inclusione, all'interno della categoria dell' **“Utenza Vulnerabile”** o **“Utenza Debole”**, degli utilizzatori di ciclomotori e motoveicoli. Come noto, in questo senso sono già orientati molti Paesi europei, e non senza ragione, poiché gli utenti delle due ruote a motore, risultano tra i più coinvolti, purtroppo, nella mortalità stradale. In tal senso sosteniamo gli emendamenti già proposti ringraziando i proponenti degli stessi.



L'accesso in città è sempre più caotico ed intasato. In questa prospettiva la modifica che vi proponiamo dovrebbe consentire ai veicoli a due ruote la circolazione all'interno delle corsie preferenziali o riservate ai mezzi pubblici. Per realizzare un tale effetto, dovrebbe emendersi l'art. 3, comma 1, lett. 53-bis, del Codice, annoverando espressamente, in aggiunta ai pedoni, ai disabili in carrozzella e ai ciclisti, anche gli utilizzatori di ciclomotori e motoveicoli all'interno delle corsie preferenziali o riservate ai mezzi pubblici. Questo per due motivi, il primo per creare maggior scorrevolezza, il secondo, per una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade insieme con le auto e i camion.

- Il sesto tema è quello dell'**abbigliamento protettivo per i conducenti e passeggeri di motocicli e ciclomotori.**

L'argomento è toccato nella p.d.l. Molteni 264, che lo declina sotto forma di emendamento all'art. 171 del Codice, con l'introduzione di un vero e proprio obbligo giuridicamente sanzionato.

In questa prospettiva, si condivide senza riserve l'obiettivo di tutela e garanzia degli utenti alla base dell'emendamento.

Si evidenziano però alcune perplessità sulla forma giuridica: visti gli elevati costi del materiale e dell'attrezzatura sarebbe preferibile agire mediante forme d'incentivo ed eventuale defiscalizzazione.

Si propone, più in particolare, di favorire l'acquisto di capi di abbigliamento protettivo, adottando misure di incentivazione, con una campagna di informazione, e formazione, anche attraverso la nostra rete di Moto Club con una azione congiunta, che incrementerà la già spiccata cultura alla sicurezza e responsabilizzazione dei motociclisti.

Il vantaggio sarebbe sia di ordine socio-sanitario (riduzione del numero della gravità di lesioni) che industriale: le aziende italiane di abbigliamento protettivo rappresentano, infatti, un'eccellenza della manifattura europea e mondiale, grazie agli importanti investimenti in ricerca ed innovazione tecnologica.

- Il settimo tema che sta a cuore alla Federazione, perché inestricabilmente connesso con la tutela dell'incolumità degli utenti delle due ruote a motore, è la terza fascia (in basso) del guard-rail.



Come noto, per gli automobilisti il guard-rail è simbolo e sinonimo di sicurezza ma per i motociclisti può essere uno spietato killer. Il guard-rail stradale è infatti anche una barriera costruita con pali metallici e lamiera modulare che possono tagliare come lame e spezzare qualsiasi cosa gli si impatti contro.

Sulla base dell'inchiesta di Due Ruote pubblicata su La Stampa, in Italia si contano 851.400 km di strade: di questi ad oggi soltanto 100 km dei 26 mila gestiti dall'Anas risultano dotati delle nuove strutture e altrettanti sono in cantiere per il 2018. Nessun intervento è stato realizzato sulla rete di Autostrade. In Alto Adige l'intervento è iniziato nel 2007 e oggi si contano 12,1 chilometri "protetti" su 157 curve con una previsione di ulteriori 2.400 metri per 40 nuove curve. Questa modifica ha apportato significativi benefici in termini di incolumità dei motociclisti in caso d'incidente, a fronte di minimi costi: se un guardrail standard costa 150 euro al metro quello con protezione per motociclisti va dai 30 ai 60 euro in più al metro. Tali costi, peraltro, potrebbero "scaricarsi" in tutto o in parte sui privati mediante forme di partenariato pubblico privato: i privati, infatti, potrebbero concorrere ad esempio tramite sponsorizzazione alla realizzazione dell'opera, previo accordo con l'ente gestore della strada. In questa prospettiva, potrebbe promuoversi a livello locale, regionale o nazionale una serie di convenzioni quadro per la realizzazione dell'intervento, quantomeno sui tratti stradali più esposti.

- L'ottavo tema da trattare riguarda l'entità del **pedaggio autostradale** per i motociclisti; risulta irragionevole, infatti, che questo sia equiparato al pedaggio dovuto dagli autoveicoli e peggio ancora dagli autocarri di portata complessiva di 18 Tonnellate a due assi.

Sarebbe necessaria un'iniziativa volta a stabilire una classe di pedaggio destinata alle due ruote già a livello legislativo, con una norma inserita nel Codice della Strada. Questa norma, comunque da attuare in via definitiva tramite direttive al concessionario delle autostrade in maniera tale che non si debba ogni sei mesi o ogni anno ritrattare la questione, deve stabilire un costo adeguato e proporzionato all'utilizzo delle due ruote in autostrada e commisurato alla reale usura del fondo stradale che i motocicli effettivamente recano.

- Ultimo nodo da toccare riguarda la **possibilità per i motoveicoli di trainare un carrello appendice.**



**FEDERAZIONE
MOTOCICLISTICA
ITALIANA**

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma - RM
Tel. 06.32488.1 - Fax. 06.32488.410
C.F. 05277720586 - P.IVA 01383341003

Attualmente in Italia un motoveicolo può montare ed omologare un gancio traino, ma non può agganciare rimorchi.

Ciò in controtendenza rispetto ai paesi europei.

Si rende necessaria, in questa prospettiva, la modifica dell'articolo 56 del Nuovo Codice della Strada che attualmente prevede la possibilità di rimorchio solo per autoveicoli. Ciò consentirebbe ai motoveicoli e ai quad di trainare un carrello di peso e portata adeguate alle loro caratteristiche strutturali, senza inficiare la sicurezza della loro circolazione. Peraltro, portiamo alla vostra attenzione il fatto che, **le motoslitte**, ed in particolare **i quad vengono utilizzati anche nel mondo del lavoro, in cantieri, agricoltura e Protezione Civile per il recupero di feriti in zone impervie o di difficile raggiungimento per i mezzi tradizionali**: da qui un ulteriore motivo per estendere a tali categorie la possibilità di trainare un carrello appendice.