



Federazione  
Motociclistica  
Italiana

[www.federmoto.it](http://www.federmoto.it)



CONFINDUSTRIA ANCMA

Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori

**PROPOSTE DI AGGIORNAMENTO NORMATIVO PER LO SVILUPPO DEL SETTORE DELLE  
DUE RUOTE A MOTORE**

**Documento predisposto per la Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, in occasione delle  
audizioni previste per la conversione in legge del DL 121/2021 (AC 3278)**

**Roma, 30 settembre 2021**

\*\*\*\*\*



## PREMESSA

L'Italia è da sempre la patria delle due ruote, che hanno dato mobilità a milioni di nostri concittadini negli anni compresi tra le due guerre e durante la ricostruzione del paese. L'ecosistema fatto di produttori – piccoli e grandi – di fornitori, di appassionati e di semplici utilizzatori si è trasformato nel corso degli anni, rispondendo e adattandosi alle nuove esigenze imposte dalla modernizzazione del paese, ma il retroterra che ha alimentato quel fenomeno sociale e industriale è sopravvissuto al corso della storia ed è ancora ben vivo.

Il nostro è il paese che può vantare il maggior parco circolante di tutta Europa, circa 8 milioni di utilizzatori (il 15% del circolante europeo, la Germania segue al secondo posto con 6,1 milioni). Il nostro Paese è leader europeo anche nella produzione di ciclomotori e motocicli (320 mila unità, corrispondenti al 45% della produzione europea). La propensione all'internazionalizzazione è attestata dalla bilancia commerciale del settore, che è in attivo di circa 700 milioni di euro con un export 2,5 miliardi di euro.

Il motociclismo è inoltre passione sportiva, con 20.000 piloti che praticano le 22 discipline di cui è composto e non solo. Ogni anno il mototurismo, attraverso i 1000 eventi organizzati in Italia, crea un movimento di circa 90.000 presenze, grazie alle quali si apprezza una notevole ricaduta economica sul territorio. Infine c'è la storia motociclistica, disegnata dai più prestigiosi marchi prodotti in Italia nel corso degli anni, la cui sopravvivenza è testimoniata dal grande numero di possessori e collezionisti di mezzi di interesse storico e d'epoca.

La crisi sanitaria e sociale che stiamo attraversando e che non ha precedenti negli ultimi settant'anni, ha evidenziato la grande capacità di resilienza dei mezzi a due ruote, proprio in virtù della loro possibilità di offrire opportunità di spostamento sicure ed efficienti. Lo dimostrano i dati di vendita, che evidenziano un mercato in crescita nonostante la pandemia.

Se le moto corrono, tuttavia, l'evoluzione normativa, che dovrebbe accompagnare questo sviluppo morde il freno, creando uno sfasamento tra la sempre maggiore diffusione dei mezzi a due ruote sulle strade e le regole che dovrebbero governarne l'utilizzo. Nel luglio 2019 il disegno di legge di riforma del codice della strada, approvato dalla Commissione Trasporti della Camera, è approdato in Aula e da allora l'iter legislativo si è interrotto. Nel frattempo pezzi di norma vengono inseriti nella discussione di provvedimenti eterogenei, che nulla hanno a che vedere con la circolazione stradale. In questo modo una revisione organica del codice è vanificata a danno di tutti gli utenti della strada.

Segnaliamo di seguito alcune tematiche relative alle due ruote a motore, che sono in attesa di un aggiornamento normativo:

1. Accesso e circolazione dei motocicli elettrici in autostrada: per un vuoto legislativo del codice stradale attualmente la presenza di veicoli a trazione elettrica su autostrade e tangenziali non è contemplata;
2. Accesso e circolazione dei motocicli 125cc su autostrade e tangenziali: è consentita in tutta Europa, ma non nel nostro paese;
3. Targa sostitutiva per moto da enduro: durante le competizioni sportive la targa originale rischia di danneggiarsi o di staccarsi e andare smarrita, con conseguente danno economico per l'utilizzatore;
4. Possibilità per i motoveicoli di trasportare rimorchi, autorizzata in Europa, ma non nel nostro paese;
5. Moto-ambulanze: il nostro ordinamento non disciplina l'utilizzo di motoveicoli per interventi sanitari di emergenza, ad esempio per il trasporto di farmaci o presidi sanitari;



6. Istituzione del servizio di moto-taxi, già diffuso in alcuni paesi europei;
7. Dal 2017 è praticato in via sperimentale ai motociclisti uno sconto del 30% sull'importo del pedaggio autostradale: occorre rendere strutturale questa opzione.

### 1. 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. Occorre precisare, per inciso, che quello dei 125cc è un segmento commerciale che raccoglie diversi modelli offerti dalle case costruttrici.

Se 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 in termini di potenza 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:

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, anche se possono essere guidati con la patente B, 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

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: l'obiettivo della norma è 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 è omologata con 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".



Federazione  
Motociclistica  
Italiana

[www.federmoto.it](http://www.federmoto.it)



CONFINDUSTRIA ANCM  
Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori

## 2. 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: soltanto nel 2020 la crescita del mercato elettrico è stata dell'84% rispetto all'anno precedente e i veicoli ad emissione zero rappresentano ormai il 4,5% del venduto annuo. E' utile osservare che il decreto legge 19 maggio 2020 n. 34 ("Decreto rilancio"), ha stanziato 150 milioni di euro per sostenere l'acquisto di motoveicoli elettrici, distribuiti negli anni compresi tra il 2021 e il 2026: si tratta di una misura che darà un forte impulso alla diffusione di mezzi elettrici a due ruote.

Il mercato offre attualmente una trentina di modelli di moto e scooter elettrici, equipaggiati di norma con batterie al litio (più raramente al gel di silicio), che garantiscono autonomie comprese tra i 70 e i 100 km di percorrenza, con tempi di ricarica che si aggirano attorno alle 5 – 8 ore.

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, oltre che degli incentivi all'acquisto, anche delle modifiche normative finalizzate a favorire l'infrastrutturazione elettrica del territorio (Pnire), accrescendo l'esposizione dei conducenti di questi veicoli al rischio di sanzioni nonché, in caso di incidente, di mancata copertura assicurativa.

In considerazione del fatto che il range di potenza dei veicoli a motore termico di cilindrata 150cc 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.



Federazione  
Motociclistica  
Italiana

www.federmoto.it



CONFINDUSTRIA ANCMA  
Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori

## 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,»

### TESTO CONSOLIDATO

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 150cm<sup>3</sup> se a motore termico, **ovvero di potenza inferiore a 5 kW, se azionati da motore elettrico** e motocarrozette di cilindrata inferiore a 250cm<sup>3</sup> se a motore termico;



Federazione  
Motociclistica  
Italiana

www.federmoto.it



CONFINDUSTRIA ANCM  
Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori

### 3. TARGA SOSTITUTIVA PER MOTO DA ENDURO IN GARA E ALLENAMENTO

Alcune competizioni motociclistiche contemplanò un percorso fuoristrada, comprendente tuttavia alcuni trasferimenti stradali nell'ambito dei quali è necessario il rispetto delle norme del Codice della Strada. L'obbligo di montare la targa originale durante allenamenti e competizioni di enduro e motorally, previsto dal codice della strada e, di conseguenza, dai regolamenti sportivi della Federazione Motociclistica Italiana, comporta molto spesso, a causa della natura stessa dello sport praticato, il danneggiamento della targa durante il percorso e la perdita della stessa, soprattutto nelle giornate piovose e conseguentemente fangose. Il fango causa infatti un notevole aumento del peso della targa e, a causa di vibrazioni e sollecitazioni, danneggia i supporti del parafrangente, causandone l'inevitabile distacco e perdita.

Se la targa smarrita non viene trovata entro i quindici giorni dalla denuncia di smarrimento, il mezzo deve essere obbligatoriamente reimmatricolato, con una spesa per il proprietario di circa 350,00 euro (da replicare per le volte che viene persa) con una conseguenza economica e di sfalsamento della statistica sulle diverse immatricolazioni di uno stesso motoveicolo.

Si ritiene dunque opportuno prevedere nel Codice della Strada la possibilità di sostituzione della targa originaria, durante le manifestazioni sportive sopra descritte e nel corso degli allenamenti finalizzati alle manifestazioni stesse, esclusivamente per la durata della manifestazione ed esclusivamente lungo il percorso indicato nel regolamento particolare della manifestazione stessa, con una targa differente, di minore valore, volta a garantire il riconoscimento del mezzo.

Tale possibilità viene richiesta esclusivamente per gli atleti in possesso di licenza sportiva rilasciata dalla Federazione Motociclistica Italiana: ciò costituirebbe per le forze dell'ordine una ulteriore possibilità di riconoscimento.

#### PROPOSTA DI EMENDAMENTO

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Art. 100

All'articolo 100, comma 10, sono aggiunti infine i seguenti periodi: «I veicoli a motore impegnati in competizioni motoristiche fuoristrada che prevedono trasferimenti su strada, limitatamente ai giorni e ai percorsi di allenamento e di gara, possono esporre, in luogo della targa di cui ai commi 1 e 2 del presente articolo, 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 caratteristiche dimensionali identiche a quelle della targa che sostituisce e deve essere collocato garantendo la visibilità e la posizione richieste dal regolamento per le targhe di immatricolazione. Sono autorizzati all'utilizzo della targa sostitutiva i partecipanti concorrenti muniti di regolare licenza sportiva della Federazione Motociclistica Italiana, solo esclusivamente per la durata della manifestazione ed esclusivamente lungo il percorso indicato nel regolamento particolare della manifestazione stessa. La targa sostitutiva può inoltre essere utilizzata dai titolari di licenza sportiva licenziati della Federazione Motociclistica Italiana anche fuori dalle competizioni durante lo svolgimento di attività di allenamento e di preparazione tecnico-sportiva.



Federazione  
Motociclistica  
Italiana

www.federmoto.it



CONFINDUSTRIA ANIC  
Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori

#### **4. POSSIBILITA' PER I MOTOVEICOLI DI TRAINARE RIMORCHI**

L'art.56 del Nuovo Codice della Strada prevede la possibilità di trainare rimorchi per autoveicoli e filoveicoli ma non per i motoveicoli. Ciò in controtendenza rispetto a quasi tutti i paesi europei, dove è oggi concesso omologare i motoveicoli affinché sia possibile trainare i rimorchi.

Le motivazioni per cui ciò non è consentito in Italia sono di difficile comprensione, considerato tra l'altro il fatto che sui motoveicoli è comunque consentita l'installazione e l'omologazione del gancio di traino.

Né sembra tale divieto essere giustificato da motivi di sicurezza, dal momento che è consentito ai conducenti delle moto di caricarsi di zaini che, benché posti con cura sono sicuramente, specie nei casi più estremi, più ingombranti e limitanti di quanto potrebbe esserlo un rimorchio costruito secondo i più sicuri dettami e omologato dalle case produttrici.

Al momento si assiste al paradosso che in Italia possono viaggiare, senza incorrere in particolari problemi per la sicurezza, i motoveicoli trainanti rimorchi condotti dai turisti stranieri che transitano nel nostro paese.

#### **PROPOSTA DI EMENDAMENTO**

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Art. 56

Il comma 1 dell'articolo 56 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

I rimorchi sono veicoli destinati ad essere trainati dai motoveicoli di cui al comma 1 dell'art 53, dagli autoveicoli di cui al comma 1 dell'art. 54 e dai filoveicoli di cui all'art. 55, con esclusione degli autosnodati.



Federazione  
Motociclistica  
Italiana

www.federmoto.it



CONFINDUSTRIA ANCMMA  
Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori

## 5. MOTOAMBULANZE

La circolazione degli autoveicoli e dei motoveicoli adibiti a servizi di polizia o antincendio, di protezione civile e delle autoambulanze è disciplinata dall'Art. 177 del Codice della Strada. Nello specifico, il comma 1 specifica che "l'uso del dispositivo acustico supplementare di allarme e, qualora i veicoli ne siano muniti, anche del dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu è consentito ai conducenti degli autoveicoli e motoveicoli adibiti a servizi di polizia o antincendio [...], a quelli delle autoambulanze e veicoli assimilati adibiti al trasporto di plasma ed organi, solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto".

Attualmente il Codice della Strada italiano non disciplina quindi l'uso dei motoveicoli per interventi sanitari di emergenza.

Nel 2004, a seguito di numerose richieste di autorizzazione pervenute dalle Autorità sanitarie per dotare motoveicoli in loro disponibilità, destinati all'immediato intervento di personale sanitario, dei dispositivi supplementari acustico di allarme e di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu, il Ministero dei Trasporti ha emanato la Circolare 24/11/2004 n. 2567. Tale Circolare ha autorizzato in via sperimentale, e nelle more della eventuale rivisitazione dell'intera normativa, l'applicazione dei segnali supplementari previsti dall'articolo 177 C.d.S. anche ai motocicli.

Nella Circolare del Ministero dei Trasporti si legge chiaramente che la "ratio" della norma (Art. 177 C.d.S.) consente di ricomprendere tra i "servizi urgenti di Istituto" anche quello reso da personale specializzato – medico e paramedico – in grado di intervenire su motocicli, per sottoporre a trattamento di emergenza ed immediata diagnosi – nelle more dell'eventuale ulteriore intervento di un'autoambulanza – pazienti che abbiano accusato malesseri o siano stati vittime di incidenti.

La sperimentazione ha consentito di avviare diversi progetti pilota – solo nel corso del 2019 si possono citare i casi di successo delle ASL di Ravenna, Arezzo, Lucca e Pistoia. Nelle relazioni alla sperimentazione, tutti i soggetti responsabili hanno evidenziato l'efficacia degli interventi motociclistici, sia in termini di riduzione dei tempi di soccorso, sia per la possibilità di raggiungere più facilmente zone morfologicamente complesse. Le caratteristiche di maneggevolezza dei veicoli, il ridotto ingombro e l'idonea capacità di carico possono infatti contribuire in modo significativo nel ridurre i tempi di intervento sul luogo dell'incidente, anche in condizioni di traffico urbano congestionato, permettendo la tempestiva somministrazione delle cure mediche e riducendo sensibilmente i rischi derivanti dal ritardo nel soccorso.

L'utilizzo di motoveicoli per interventi sanitari di emergenza, peraltro abitualmente praticato anche all'estero sia in Europa (Francia, Regno Unito, Spagna, Austria) che nel resto del mondo (Australia e Israele in primis), prosegue anche oggi in Italia da parte dei soggetti autorizzati nell'ambito della sperimentazione, confermando l'efficacia di questa particolare tipologia di intervento.

Alla luce di quanto descritto, riteniamo che vi siano i presupposti per richiedere una definitiva regolamentazione della problematica attraverso una modifica dell'Art. 177 del C.d.S. che, recependo i risultati positivi di una sperimentazione ormai quindicennale, autorizzi in via definitiva l'utilizzo dei motoveicoli per i servizi sanitari di pronto intervento.



Federazione  
Motociclistica  
Italiana

www.federmoto.it



CONFINDUSTRIA ANCMMA  
Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori

## PROPOSTA DI EMENDAMENTO

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Art. 177

Al comma 1, dopo le parole « solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto», inserire le seguenti: «L'uso dei predetti dispositivi è consentito altresì ai conducenti dei motoveicoli impiegati in interventi di emergenza sanitaria e, comunque, solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto.».

Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono definite le tipologie di motoveicoli di cui al periodo precedente, le relative caratteristiche tecniche, i requisiti amministrativi per la loro immatricolazione e revisione e sono individuati i servizi urgenti di istituto per i quali possono essere impiegati.

## TESTO CONSOLIDATO

Art. 177. Circolazione degli autoveicoli e dei motoveicoli adibiti a servizi di polizia o antincendio, di protezione civile e delle autoambulanze. (1)

1. L'uso del dispositivo acustico supplementare di allarme e, qualora i veicoli ne siano muniti, anche del dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu è consentito ai conducenti degli autoveicoli e motoveicoli adibiti a servizi di polizia o antincendio e di protezione civile come individuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti su proposta del Dipartimento della protezione civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri, a quelli del corpo nazionale del soccorso alpino e speleologico del Club Alpino Italiano, nonché agli organismi equivalenti, esistenti nella regione Valle d'Aosta e nelle province autonome di Trento e Bolzano, a quelli delle autoambulanze e veicoli assimilati adibiti al trasporto di plasma ed organi, solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto. **L'uso dei predetti dispositivi è consentito altresì ai conducenti dei motoveicoli impiegati in interventi di emergenza sanitaria e, comunque, solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto.** I predetti veicoli assimilati devono avere ottenuto il riconoscimento di idoneità al servizio da parte della Direzione generale della M.C.T.C.. L'uso dei predetti dispositivi è altresì consentito ai conducenti delle autoambulanze, dei mezzi di soccorso anche per il recupero degli animali o di vigilanza zoofila, nell'espletamento dei servizi urgenti di istituto, individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con il medesimo decreto sono disciplinate le condizioni alle quali il trasporto di un animale in gravi condizioni di salute può essere considerato in stato di necessità, anche se effettuato da privati, nonché la documentazione che deve essere esibita, eventualmente successivamente all'atto di controllo da parte delle autorità di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1. Agli incroci regolati, gli agenti del traffico provvederanno a concedere immediatamente la via libera ai veicoli suddetti. (1) (2)



Federazione  
Motociclistica  
Italiana

[www.federmoto.it](http://www.federmoto.it)



CONFINDUSTRIA ANCMA

Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori

## 6. ISTITUZIONE DEL SERVIZIO DI MOTO-TAXI

La legge quadro 21/92 per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea, disciplina il servizio di piazza (taxi) attribuendo alle Regioni il compito di definire i criteri ai quali debbano attenersi i Comuni nella redazione dei relativi regolamenti. In particolare, la norma stabilisce che costituiscono autoservizi pubblici non di linea:

- a) il servizio di taxi con autovettura, motocarozzetta, natante e veicoli a trazione animale;
- b) il servizio di noleggio con conducente e autovettura, motocarozzetta, velocipede, natante e veicoli a trazione animale.

La legge esclude, pertanto, la possibilità di esercitare il servizio taxi attraverso l'impiego di motoveicoli, con la sola eccezione delle motocarozzette (c.d. sidecar). Si tratta, a nostro avviso, di una limitazione anacronistica, soprattutto in considerazione del crescente utilizzo di mezzi a due o tre ruote in ambito urbano; del contributo che gli stessi offrono in termini di riduzione del congestionamento del traffico e di riduzione dei livelli di inquinamento; dello sviluppo tecnologico che ha immesso sul mercato veicoli sempre più sicuri e funzionali al trasporto di persone; delle crescenti esigenze di modalità di spostamento rapide soprattutto per soddisfare bisogni di natura professionale.

Peraltro, in altri paesi europei i servizi di trasporto persone con veicoli a due/tre ruote sono da anni disciplinati e incontrano il favore di un numero sempre crescente di utilizzatori.

Riteniamo pertanto opportuno aggiornare la normativa vigente nell'ottica di consentire lo svolgimento dei servizi taxi anche con l'utilizzo di motoveicoli, disciplinando il tipo di veicoli con i quali potrà essere esercitato il servizio e le condizioni e i requisiti per ottenere la relativa licenza.



Federazione  
Motociclistica  
Italiana

www.federmoto.it



CONFINDUSTRIA ANCMMA  
Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori

## 7. PEDAGGIO AUTOSTRADALE DIFFERENZIATO AUTOVETTURE – MOTOCICLI

L'Italia è uno dei pochi paesi europei dove esiste una tariffazione unica dei pedaggi autostradali applicata indistintamente ad autovetture e motocicli. Si tratta di un'anomalia rispetto al resto d'Europa, dove la gran parte dei paesi non impone alcun pedaggio, e, ove esso sia previsto, per le moto è dovuto in misura minore.

In Belgio, Danimarca, Finlandia, Germania, Gran Bretagna, Lettonia, Lituania, Norvegia, Olanda e Svezia, infatti, i pedaggi non esistono. In altri paesi quali Austria, Francia, Grecia, Portogallo, Serbia, Slovenia e Repubblica Ceca, le moto devono versare tra il 30% ed il 50% in meno rispetto alle auto. In Danimarca, Norvegia, Svezia e Gran Bretagna, le autostrade sono gratuite ma i pedaggi che riguardano alcuni ponti, gallerie o tunnel sono comunque differenziati tra auto e moto. In Romania, Spagna, Svizzera e Ungheria vige la tariffa unica: anche in questo caso essa è di gran lunga più bassa di quella in vigore in Italia.

La tariffazione unica è prevista dal decreto Interministeriale 2691 del 19/12/1990, che ha introdotto il sistema assi-sagoma, in virtù del quale moto e auto, anche se di grande cilindrata e con ingombri importanti come i SUV, sono inserite nella classe A (veicoli a due assi, con altezza al primo asse fino a 130 cm rispetto al piano stradale). Prima di tale data, alle moto era dedicato un pedaggio differenziato.

Il parametro sul quale è basato il sistema degli assi-sagoma non tiene in nessuna considerazione il diverso impatto che le due tipologie di veicoli hanno sul manto stradale e sui relativi costi di manutenzione. Non tiene in nessun conto neppure dei servizi che vengono offerti agli utenti delle autostrade, perlopiù calibrati sulle specifiche esigenze degli automobilisti e non su quelle dei motociclisti. In sintesi la percorrenza delle autostrade da parte dei motociclisti comporta meno oneri per i concessionari autostradali e, in proporzione, maggiori costi per gli utilizzatori di due ruote.

Sulla scorta di queste considerazioni e per effetto di una campagna politica e mediatica sempre più pressante, nel 2017 venne promossa un'iniziativa a carattere sperimentale - frutto di un accordo tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e AISCAT (Associazione delle Concessionarie Autostradali) - avviata nel mese di agosto del 2017 e con scadenza 31 dicembre 2017. La sperimentazione prevedeva il riconoscimento di uno sconto pari al 30% dell'importo del pedaggio per tutti i motociclisti che si fossero dotati di un abbonamento Telepass dedicato al motociclo: quest'ultimo requisito si rese necessario stante l'impossibilità di riconoscere in modo automatico i motocicli durante il passaggio nei varchi autostradali, salvo aggiornamenti tecnologici delle infrastrutture i cui oneri vennero giudicati insostenibili.

A seguito dell'attività sperimentale, lo sconto riservato ai motociclisti è stato rinnovato di anno in anno ed è attualmente in vigore fino al 31 dicembre 2021.

Sarebbe opportuno prevedere un rinnovo pluriennale dell'accordo che disciplina questa misura, per dare maggiore continuità alla stessa e incentivarne l'utilizzo da parte degli utenti.

In termini più generali, per rendere strutturale l'agevolazione, sarebbe opportuno che il Ministero dei Trasporti, in quanto ente concedente, introducesse criteri premiali specifici nelle gare d'appalto per il rinnovo delle concessioni autostradali, ovvero inserisse i criteri premiali all'interno delle convenzioni MIT - Concessionari, che vengono rinnovate contestualmente al piano economico-finanziario.