



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

Nell'ambito della disciplina introdotta con il DL 121/2021, ed in particolare con l'articolo 1 che reca Disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti, sono di competenza della DGMOT le disposizioni relative:

- alla lunghezza massima degli autoarticolati e degli autosnodati che da 16 metri e mezzo è portata a 18; quella degli autosnodati e i filosnodati destinati a sistemi di trasporto rapido di massa fino a 24 metri, purché su itinerari in corsia riservata autorizzati dal MIMS (modifiche all'articolo 61 CdS);
- alla facoltà di affidare ad imprese di autoriparazione in concessione le revisioni periodiche anche dei rimorchi e dei semirimorchi dei veicoli cd. "pesanti" (modifiche all'articolo 80 CdS);
- alla necessità, ai fini del conseguimento del CAP di tipo KA e KB dell'attestazione di frequenza di un corso di formazione di primo soccorso (modifiche all'articolo 116 CdS);
- alla circolazione con targa prova, di cui d.P.R. 474 del 2001, di veicoli che debbano circolare su strada per motivi connessi a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, per ragioni di vendita o di allestimento;
- alla ridefinizione dell'ambito applicativo della disciplina in materia di carta di qualificazione del conducente, di cui al decreto legislativo n. 286 del 2005, che è stato riallineato con quello previsto dalla direttiva 2003/59 ed alle modalità con cui tale qualificazione è comprovata;
- alla disciplina delle commissioni di esame per l'abilitazione degli ispettori delle revisioni.

Si tratta di interventi normativi promossi da questa stessa Direzione - al netto di quello relativo all'attestato di frequenza di un corso di primo soccorso, del quale si è preso atto nel testo del DL -, preordinati a semplificare procedure e/o a dare piena attuazione a disposizioni previgenti, sempre nell'ottica dell'incremento della sicurezza della circolazione stradale.

Targa prova

Per quanto attiene, in particolare, la circolazione con targa di prova, il DL 121/2021 (art. 1, comma 3) ha fissato il principio in base al quale detta circolazione, per le finalità che le sono proprie, è consentita non solo ai veicoli non ancora immatricolati ma anche ai veicoli già immatricolati (art. 93 c.d.s.) ed anche se non in regola con gli obblighi di revisione (art. 80 c.d.s.), risolvendo espressamente e definitivamente una carente regolamentazione della materia, contenuta nel d.P.R. 474/2001. Quest'ultimo infatti, nell'individuare i soggetti autorizzabili alla circolazione di prova, ha ricompreso nel novero anche Operatori professionali (es.: commercianti di veicoli e esercenti officine di autoriparazione) la cui attività ha ad oggetto prevalentemente veicoli già immatricolati e spesso mai revisionati o con revisione scaduta, ma senza al contempo poter richiamare, data la natura regolamentare della disposizione, una deroga espressa agli artt. 93 e 80 c.d.s..



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

Talché, a seguito di pronunce della Suprema Corte di Cassazione, che in assenza di detta deroga hanno disconosciuto la legittima circolazione di prova di veicoli già immatricolati ed ancor più se privi di revisione in corso di validità, i settori del commercio di veicoli usati e dell'autoriparazione hanno subito forti criticità.

Sempre in tema di targhe di prova, il DL 121/2021 ha inoltre, correttamente, chiarito che dei danni derivanti dalla circolazione di prova risponde, ove ne ricorrono i presupposti, l'assicuratore dell'autorizzazione alla circolazione di prova. Infine, quale norma di chiusura, il DL (art. 1, comma 4) ha altresì introdotto una delega all'aggiornamento della disciplina contenuta nel d.P.R. 474/2001, rivolta in special modo al contrasto dei fenomeni di abuso nell'utilizzo delle targhe di prova, mediante il contingentamento del numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili ad ogni titolare in ragione del tipo di attività esercitata e del numero di addetti.

Si segnala l'opportunità, al fine di una più incisiva riforma complessiva della circolazione di prova dei veicoli, di introdurre modifiche al relativo sistema sanzionatorio contenuto nell'art. 98 c.d.s., prevedendo in particolare le ipotesi di circolazione su strada con autorizzazione scaduta di validità o revocata nonché, nei medesimi casi, di omessa restituzione delle targhe di prova. Per tali aspetti, tuttavia, doverosamente occorre rinviare, *ratione materiae*, alla competenza del Ministero dell'Interno.

L'occasione del disegno di legge AC 3278, che nel suo titolo dichiara un ambito di intervento, tra l'altro, in materia di "trasporti", "circolazione stradale" e "funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile", nonché la preziosa opportunità di questa audizione, offrono l'occasione di porre all'attenzione di codeste Commissioni alcune ulteriori tematiche fortemente funzionali alle aree di intervento del PDL in esame: tematiche che per le vie brevi si illustrano e qui sinteticamente si espongono, ma per le quali, per i canali ordinari, saranno (o sono state) inoltrate specifiche proposte emendative corredate di relazione illustrativa.

Formazione obbligatoria – ore di guida aggiuntive

Si fa innanzitutto riferimento alla necessità - per garantire standard di formazione dei conducenti più adeguati rispetto alla media europea e più coerenti con le nuove tecnologie dei veicoli ad alimentazione elettrica e ibrida – di prevedere nell'ambito della formazione obbligatoria di cui all'articolo 122, comma 5-bis, CdS ore di guida aggiuntive appunto su veicoli elettrici, ibridi e con cambio automatico. Peraltro ciò renderebbe possibile per i neopatentati così formati "superare" il cd. limite tara/potenza (art. 117, comma 2-bis) dei veicoli che possono condurre entro i primi 12 mesi dal conseguimento della patente.

Potenziamento organizzativo, tecnologico e di sicurezza della Motorizzazione

Si fa altresì riferimento alla necessità di supportare con adeguate risorse finanziarie il processo di digital transformation dei servizi di motorizzazione, in coerenza con il piano triennale per l'informatica per la Pubblica Amministrazione: si tratta di ampliare il set dei servizi nativi digitali resi agli stakeholder, a Regioni e Province Autonome, a costruttori di veicoli ed agli utenti interni dei servizi (personale degli Uffici territoriali della motorizzazione civile e personale delle Direzioni Generali centrali del Dipartimento della mobilità sostenibile), di migliorare la generale performance nell'erogazione dei servizi, di orientare i servizi alle esigenze dell'utenza, di omogeneizzare le procedure adottate sull'intero territorio nazionale, di aumentare il



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

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

livello di *cyber security* dell'intera catena di accesso ai servizi e ai dati informatici del Dipartimento. All'uopo è richiesta l'istituzione di un fondo, per gli anni 2022, 2023, 2024 con dotazione di 25Milioni di euro per anno (pari a meno del 3% dei proventi prodotti dall'esercizio delle attività di motorizzazione).

Innalzamento al 30% quota dirigenti ex art. 19, co. 6 d.Lgs. 165/01

Strettamente funzionale all'obiettivo su esposto è poter dotare gli Uffici dirigenziali del Dipartimento – molti dei quali privi del dirigente e gestiti “*ad interim*” da dirigenti di altri Uffici o, in alcuni casi, governati sotto la diretta responsabilità del Direttore Generale sovraordinato - di dirigenti di livello dirigenziale non generale da individuare tra il personale in servizio presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in possesso di comprovate professionalità: e dunque per il triennio 2022-2024, l'innalzamento al 30% della dotazione organica dei dirigenti che è possibile reclutare in tal modo (ex art. 19, comma 6, d.lgs. 165/01).

Argine alle criticità esami di guida – remotizzazione posizione esaminatore

Strettamente funzionale all'ottimizzazione delle scarse risorse di esaminatori rispetto al sempre crescente numero di domande di esame di guida, si rappresenta altresì l'opportunità di prevedere una remotizzazione dell'esame di guida, tal che – a mezzo di adeguate telecamere e sensoristica installata a bordo del veicolo –, sia possibile per l'esaminatore impartire i comandi di guida nei quali si risolve l'esame pratico e verificarne la corretta esecuzione. Tale proposta permetterebbe di ridurre gli spostamenti del personale esaminatore, incrementare la produttività del 30% (equivale all'innesto di ulteriori 500 esaminatori), favorire l'equilibrata redistribuzione dell'offerta dove la domanda è più alta ed il deficit di servizio è più profondo. La proposta prevede inoltre una drastica semplificazione alla gestione contabile dei corrispettivi che gli utenti, che richiedono la seduta d'esame, devono corrispondere ai sensi della L. 870 del 1986.

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



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

risiede nella preparazione del candidato al conseguimento della patente di guida, che negli anni si è fatta sempre più attenta agli aspetti legati alla sicurezza della circolazione.

Si ritiene inoltre necessario coprire un vuoto normativo in ordine alla circolazione dei motocicli elettrici di prestazioni equiparabili ai 120cm³ del motore termico, espressi, naturalmente, in Kw (si ritiene che il limite a 7Kw sia una soglia equilibrata). (art. 175, comma 2, lettera a) del CdS)

Utilizzo targhe speciali per motocicli nel corso di competizioni motoristiche fuoristrada

Per quanto riguarda la seconda tematica segnalata sempre da FMI e da ANCMA, riguarda la possibilità di utilizzare delle targhe speciali, autoprodotte, durante le gare in luogo delle targhe originali. Lo scopo è quello di evitare che durante le competizioni le targhe originali si danneggino o vengano distrutte con evidente danno per i proprietari.

(ing. Pasquale D'Anzi)