



ESAME PRATICO PER LA GUIDA DI CICLOMOTORI

L'art.17 del disegno di legge reca misure in materia di certificato di idoneità alla guida di ciclomotori.

L'articolo menzionato prevede, tra l'altro, che «gli aspiranti che hanno superato l'esame di cui al secondo periodo o la prova di cui al sesto periodo [cioè l'esame teorico in motorizzazione civile o presso la scuola dell'obbligo], sono tenuti a superare, previa idonea attività di formazione, una prova pratica di guida del ciclomotore ».

Come si vede, l'articolo in oggetto introduce una duplice prescrizione: il superamento di un esame pratico per l'abilitazione alla guida del ciclomotore e lo svolgimento di attività di formazione pratica propedeutica all'esame finale.

Il Ministero dei Trasporti è chiamato ad emanare specifico decreto attuativo, indicando le modalità di svolgimento della prova pratica e della relativa attività di formazione.

Ferma restando la totale condivisione dell'opportunità di valutare le effettive capacità di guida del candidato, attraverso apposito esame, riteniamo che prevedere anche l'obbligatorietà di specifica attività di formazione crei una disparità di trattamento tra i candidati al conseguimento del cosiddetto "patentino" e i candidati al conseguimento delle altre patenti di guida.

Infatti in Italia il Codice della strada disciplina le modalità di svolgimento degli esami di idoneità per il conseguimento delle patenti di guida di categoria A, B, C, D, E (art. 121 CdS), ma non prevede l'obbligo, per gli aspiranti al conseguimento dei documenti di guida menzionati, di svolgere specifica attività di formazione preliminare.

In particolare, neppure il conseguimento della patente moto – che abilita alla guida di veicoli a due ruote con potenze e prestazioni di gran lunga superiori a quelle di un ciclomotore – prevede sia la formazione pratica che il superamento di un esame finale.

L'introduzione di questa doppia barriera d'accesso appare eccessivamente punitiva nei confronti degli utenti di ciclomotori e non trova giustificazione nei fatti: le vittime su ciclomotore sono infatti diminuite del 56% tra il 2000 e il 2008, unica categoria ad avere già raggiunto l'obiettivo europeo del dimezzamento delle vittime stradali.

Suggeriamo pertanto l'abrogazione del riferimento all'attività di formazione citata nell'art. 17 del DDL.

A.C. 44-B

Art. 17

(Modifiche all'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di certificato di idoneità alla guida di ciclomotori)

Al comma 1, lettera c), sopprimere le parole: «previa idonea attività di formazione»;

conseguentemente al comma 3 sopprimere le parole: «nonché della relativa attività di formazione»,»



REVOCA DELLA PATENTE DI GUIDA

In occasione della discussione del DDL 1720, nella seduta di mercoledì 21 aprile, viene approvato l'emendamento n. 31.100 a firma dei senatori , Vimercati, Marco Filippi, Donaggio, Fistarol, Magistrelli, Morri, Papania, Sircana, Zanda, Ranucci:

Al comma 1, lettera a), aggiungere in fine le seguenti parole:

"ed è aggiunto il seguente periodo: «Fino alla data di entrata in vigore della disciplina applicativa delle disposizioni della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio i soggetti ai quali è stata ritirata la patente non possono conseguire certificato di idoneità per la guida di ciclomotori né possono condurre tali veicoli.»".

Va rilevato che l'art. 31 del provvedimento reca modifiche all'art. 219 del Codice della Strada, concernente la revoca della patente di guida.

L'evidente incongruenza di una proposta di modifica sul ritiro della patente apportata ad un articolo del Codice della Strada riguardante la revoca della patente non viene rilevata dagli uffici competenti del Senato come risulta dal fatto che l'emendamento viene giudicato ammissibile.

Successivamente, in sede di drafting, viene rilevata l'incongruenza e suggerita la sostituzione del termine "ritirata" con il termine "revocata".

Nel testo pubblicato in allegato alla seduta del 5 maggio e in quello definitivamente approvato dal Senato nella seduta del 6 maggio, l'art. 45 (ex. Art. 31), comma 1, lettera a) presenta, infatti, la seguente formulazione: "ed è aggiunto il seguente periodo: «Fino alla data di entrata in vigore della disciplina applicativa delle disposizioni della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio i soggetti ai quali è stata revocata la patente non possono conseguire certificato di idoneità per la guida di ciclomotori né possono condurre tali veicoli.»".

Rispetto alla formulazione originaria dell'emendamento 31.100, il testo approvato dal Senato riporta quindi una modifica sostanziale, e non semplicemente formale o redazionale: ritiro e revoca della patente, infatti, sono due fattispecie tra loro distinte e in nessun modo assimilabili o intercambiabili.

Non è chiaro, ad esempio, il motivo per il quale si è ritenuto di dover effettuare una modifica terminologica che incide sul merito dell'articolo emendato, anziché riformulare l'emendamento modificando il riferimento all'articolo del codice della strada (ad es. l'art. 216 che concerne, tra l'altro, proprio il ritiro della patente di guida): quest'ultima soluzione avrebbe consentito di rispettare la formulazione originaria dell'emendamento.

In aggiunta ai rilievi precedentemente esposti, desideriamo evidenziare alcuni ulteriori elementi sul merito della modifica.



Esiste una parte di utenti, prevalentemente anziani o con piccoli handicap, che non possono più guidare con la patente B. Tuttavia sono perfettamente in grado di condurre, eventualmente con gli opportuni adattamenti, veicoli con velocità max di 45kmh e frizione automatica come sono appunto i ciclomotori a 2, 3 o 4 ruote.

Non si comprende perché tali utenti non possano conseguire il certificato di idoneità alla guida del ciclomotore, che prevede comunque il superamento di una visita medica di idoneità alla guida.

Tale divieto impedirebbe di fatto qualsiasi autonomia in tema di mobilità di prossimità, soprattutto in zone rurali scarsamente servite dai mezzi pubblici o caratterizzate da desertificazione commerciale, a quelle fasce deboli della popolazione per le quali l'utilizzo del ciclomotore, del triciclo o del quadriciclo rappresenta spesso l'unica opportunità di spostamento per lo svolgimento delle più elementari mansioni quotidiane (visite mediche, acquisti, ecc.)

Si osservi, infine, che il DL 30-6-2005 n. 115, convertito in legge dalla legge 17-8-2005 n. 168, ha esteso anche al certificato di idoneità alla guida del ciclomotore gli istituti della revisione, sospensione e revoca per la perdita dei requisiti fisici e psichici.

Ne consegue che già oggi gli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri possono disporre che siano sottoposti a visita medica i titolari di "patentino", qualora sorgano dubbi sulla persistenza nei medesimi dei requisiti fisici e psichici prescritti.

Riteniamo pertanto che sarebbe più opportuno, per preservarne il diritto alla mobilità, consentire a coloro che abbiano avuto la patente di guida revocata, di conseguire il certificato di idoneità alla guida del ciclomotore, anche in virtù del fatto che, come si è detto, qualora dovessero emergere dubbi sulla persistenza dei requisiti fisici e psichici degli stessi, gli uffici della motorizzazione civile presenti sul territorio già oggi possono, in base alle disposizioni vigenti, stabilire la revisione, la sospensione o, addirittura, la revoca del "patentino".

Alla luce delle precedenti considerazioni si chiede pertanto l'abrogazione dell'art. 45, comma 1, lettera), ovvero il ripristino della sua formulazione originaria

A.C. 44-B

Art. 45

(Modifiche agli articoli 219, 219-bis e 222, modifica dell'articolo 223 e abrogazione dell'articolo 130-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di revoca e ritiro della patente di guida)

Al comma 1, lettera a), eliminare le seguenti parole: «ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Fino alla data di entrata in vigore della disciplina applicativa delle disposizioni della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, i soggetti ai quali è stata revocata la patente non possono



conseguire il certificato di idoneità per la guida di ciclomotori né possono condurre tali veicoli”».

ovvero:

Art. 45

(Modifiche agli articoli 219, 219-bis e 222, modifica dell'articolo 223 e abrogazione dell'articolo 130-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di revoca e ritiro della patente di guida)

Al comma 1, lettera a) sostituire la parola «revocata» con la parola «ritirata»



TRASPORTO DI MINORI SU CICLOMOTORI E MOTOCICLI

L'art. 28 del DDL 1720 reca modifiche all'articolo 170 del Codice della Strada, prevedendo l'obbligo di apposito sedile di sicurezza per il trasporto di minori fino a 12 anni ed introducendo il limite di velocità di 60 km/h per il trasporto di bambini di statura inferiore a 1,5 metri.

Il trasporto di minori su veicoli a due ruote è già stato oggetto di successivi aggiornamenti del codice della strada, finalizzati ad accrescere la sicurezza del trasportato.

La legge 1° agosto 2003 n. 214 introduce la possibilità di trasportare passeggeri su ciclomotore, ma pone precisi vincoli: il conducente deve essere maggiorenne e il veicolo deve essere omologato per il trasporto del passeggero in conformità con la normativa comunitaria. Ne consegue che solo i veicoli più recenti e pertanto dotati dei maggiori standard di sicurezza sono abilitati al trasporto di eventuali passeggeri.

La Legge 2 ottobre 2007 n. 160 introduce il divieto per i conducenti di motociclo e ciclomotore di trasportare bambini di età inferiore ai cinque anni.

Ad oggi, pertanto, sui veicoli a due ruote è consentito trasportare passeggeri di età non inferiore ai cinque, a condizione che il conducente sia maggiorenne ed il veicolo sia espressamente omologato per il trasporto del passeggero.

L'art. 172 del Codice della Strada stabilisce che, a bordo di un'autovettura, i bambini di statura inferiore a 1,5 metri debbano essere assicurati al sedile con apposito sistema di ritenuta, omologato secondo le normative stabilite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e conforme alle direttive comunitarie.

Nel caso delle autovetture, la funzione del sedile di sicurezza è evidentemente quella di prevenire, in caso di incidente o di brusco rallentamento, l'impatto del bambino contro le parti rigide del veicolo, sia anteriormente (lo schienale del sedile passeggero, il parabrezza), sia lateralmente (la portiera, i montanti della carrozzeria), funzione che non potrebbe essere efficacemente svolta dalle tradizionali cinture di sicurezza a causa della statura ridotta del bambino.

E' evidente che a bordo di un ciclomotore o di un motociclo, è la mancanza stessa di un abitacolo chiuso a prevenire il rischio che il minore, in caso di incidente, vada ad impattare contro le parti rigide del veicolo.

Al contrario, l'incolumità del conducente e del passeggero – indipendentemente dall'età e dalla statura – è garantita proprio dalla possibilità di svincolarsi dalla moto in caso di caduta, come peraltro ampiamente esemplificato dagli incidenti motociclistici nelle competizioni sportive.

A causa della massa del veicolo, che è maggiore rispetto a quella del conducente o del passeggero, in caso di caduta e conseguente scivolamento sulla pavimentazione, risulterà maggiore il tempo necessario a disperdere l'energia cinetica accumulata: il rischio è che il motociclo, trascinando con sé il passeggero, vada ad impattare contro



gli ostacoli fissi presenti lungo il margine della strada, laddove lo scivolamento del passeggero, se svincolato dal veicolo, avrebbe maggiori probabilità di arrestarsi prima del potenziale impatto.

Ne consegue pertanto che una misura che si propone di migliorare la sicurezza dei passeggeri minorenni di veicoli a due ruote, rischia paradossalmente di ottenere l'effetto opposto, provocando un aumento delle vittime ed un aggravamento delle lesioni tra l'utenza più giovane e vulnerabile delle due ruote a motore.

Appare, al contrario, condivisibile il principio di introdurre specifici limiti di velocità, che consentirebbero ai conducenti di ciclomotore e motociclo che trasportano bambini, di valutare meglio i pericoli presenti sulla strada e di reagire più efficacemente nelle situazioni di emergenza.

Alla luce delle considerazioni precedentemente esposte, si suggerisce pertanto l'abrogazione dell'art. 28, comma 1, lettera a).

A.C. 44-B

Art. 28

(Modifiche all'articolo 170 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di trasporto di persone e oggetti sui veicoli a motore a due ruote)

Al comma 1 sopprimere la lettera a)