



Federazione
Motociclistica
Italiana

AUDIZIONE DELLA FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

DA PARTE DELLA VIII COMMISSIONE LAVORI PUBBLICI E COMUNICAZIONI DEL SENATO

DDL N. 2646 (DL 68/2022 MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI)

Martedì 28 giugno 2022 h 9:00

Sig. Presidente, Signori Senatori componenti della Commissione,

Vi ringrazio per l'opportunità che viene fornita alla Federazione Motociclistica Italiana di evidenziare il punto di vista dei motociclisti nel contesto della circolazione e della sicurezza stradale, che è spesso focalizzata esclusivamente sulle automobili.

Se infatti il numero di veicoli circolanti vede una netta prevalenza delle auto sulle moto (circa 40 milioni di auto contro 7 milioni di veicoli a due ruote a motore), porto alla Vostra attenzione due importanti motivazioni che devono spingerci ad incrementare la sicurezza per le due ruote a motore:

- 1) La prima è culturale ed economica, riguarda la tradizione sportiva di questo settore, che conta sulla presenza di tanti campioni e che ha visto nascere in Italia l'eccellenza della produzione motociclistica. Con i suoi 7 milioni di mezzi, l'Italia è il primo paese per numero di due ruote a motore e rappresenta il 15% del parco circolante in Europa. La produzione italiana di ciclomotori e motocicli, con le sue 320.000 unità rappresenta il 45% della produzione europea, con un attivo di circa 700 milioni di euro ed un export di 2,5 miliardi di euro. Ecco perché richiede attenzione!
- 2) Per il secondo motivo chiamo in causa i dati sull'incidentalità stradale: prendendo in considerazione l'anno 2019 (che fornisce per ora i dati più veritieri rispetto agli scostamenti dovuti alla pandemia), i motocicli, che rappresentano il 13,5% del parco circolante, sono coinvolti nel 24,8% dei decessi (786 vittime su un totale di 3.173 vittime da incidente stradale, considerato un parco circolante di 52 milioni di veicoli di cui 7 milioni di moto).

Alla luce di tanta vulnerabilità, credo ormai **indifferibile il riconoscimento dei motociclisti tra gli utenti vulnerabili della strada**, come peraltro già accade in Europa, dove il report diffuso dallo European Transport Safety Council evidenzia che il 70% delle



Federazione
Motociclistica
Italiana

vittime degli ultimi anni è rappresentato da pedoni, ciclisti e motociclisti, tutti già inclusi tra i VRU, Vulnerable Road Users. In particolare, ogni anno circa 9.500 persone perdono la vita sulle strade dei paesi che fanno parte dell'Unione Europea, il 39% delle quali sono pedoni, il 19% motociclisti e il 12% ciclisti.

Di fronte all'evidenza dei numeri, con la convinzione che qualunque utente della strada è da considerare vulnerabile se non ha una cellula intorno a sé che lo protegge, la Federazione Motociclistica Italiana chiede **che all'art. 3 comma 53bis, del Nuovo Codice della Strada, che enumera gli utenti vulnerabili, vengano aggiunti i conducenti di ciclomotori e motocicli.**

La vulnerabilità di cui parliamo richiede naturalmente **protezione**. Sono molteplici i pericoli che la strada presenta ai motociclisti e molto spesso essi sono difficilmente percettibili da parte degli altri utenti: pendenze dell'asfalto, presenza di buche, radici affioranti o anche solo imperfezioni, materiali sdruciolevoli, ostacoli fissi. Tra essi, richiamo la Vostra attenzione sulle barriere protettive, sui dissuasori di velocità e sulle vernici sdruciolevoli.

Come ben si sa, le **barriere protettive installate sulle strade italiane** possono costituire grave nocumento ai motociclisti. **La sostituzione o l'integrazione delle barriere attuali con barriere "Salva Motociclisti" è fondamentale per la tutela dell'utenza vulnerabile.**

Il Decreto Ministeriale 01/04/2019 "cosiddetto Decreto Toninelli" pubblicato il 17/05/2019 su GU n. 114, che introduce l'applicazione della terza fascia alle barriere già esistenti, risolve parzialmente il problema, imponendo alcune incombenze in capo ai gestori della rete stradale con importanti impieghi di risorse e interventi che la rendono di fatto poco attuabile. L'esigenza che manifestiamo è che, **anche in deroga a tale decreto, si possano prevedere finanziamenti per quei proprietari di strada particolarmente virtuosi che volessero dedicarsi alla sostituzione dei guard-rail, anche in situazioni non puntualmente previste dal Decreto Toninelli.**

Mi sia consentita una breve digressione su altre criticità che presentano le infrastrutture e che possono portare grave insicurezza ai motociclisti. Si tratta dei **dissuasori di velocità**, applicati in quantità sulle nostre strade, spesso realizzati in maniera che costituiscano un



Federazione
Motociclistica
Italiana

pericoloso ostacolo fisso per le ruote delle nostre moto. Per questo motivo **la FMI chiede l'immediata rimozione dei dissuasori di velocità, realizzati con l'utilizzo dell'asfalto, con pendenze discutibili, al di fuori dell'art. 179 del Regolamento di Attuazione del Nuovo Codice della Strada**, che presentano un grosso pericolo di impatto per la moto.

Minano la sicurezza dei motociclisti anche quelle iniziative di alcune amministrazioni locali che, **con lo scopo di rendere più visibili gli attraversamenti pedonali, mutano colore all'asfalto sul quale sono posizionate le strisce bianche parallele, di fatto rendendolo sdrucchiolevole**, ponendo in essere interventi palesemente in contrasto con quanto previsto dall'art 137 comma 3 del Regolamento di Attuazione del Nuovo Codice della Strada.

Un altro argomento importante che crediamo possa contribuire alla sicurezza dei motociclisti è **l'abbigliamento protettivo. L'introduzione di incentivi fiscali all'acquisto** potrebbe spingere l'utenza a proteggersi maggiormente, compensando così la carenza di cellula protettiva e contribuendo a diffondere l'opportunità di indossare prodotti studiati e realizzati per mitigare le conseguenze di un impatto o di una caduta. Oggi, grazie all'ampia esperienza maturata sulle piste di gara, la tecnologia fornisce dispositivi di protezione (compresi gli airbag) a costi accettabili, lungamente collaudati e adottati nelle competizioni, che dimostrano la loro efficacia a 360 gradi per il motociclista in svariati casi di impatto. Proponiamo dunque la possibilità di detrazione di una parte delle spese sostenute da parte di utenti intestatari di motocicli, per l'acquisto di protezioni a salvaguardia di arti, torace e schiena, compresi dispositivi airbag, che siano certificati CE e conformi agli standard europei.

Ultimo punto, non certo per importanza, è la nostra istanza **di permettere l'ingresso nelle autostrade e nelle strade extraurbane principali ai motocicli di cilindrata inferiore a 150cc, attualmente vietato dall'art. 175 del Nuovo Codice della Strada.**

Per un utile confronto con l'Europa, la percorrenza di autostrade da parte di tali veicoli è consentita in Germania, Gran Bretagna, Francia, Spagna, Grecia, Belgio, Olanda, Austria, Svezia e Polonia.

Ma torniamo in Italia, per evidenziare che da un punto di vista tecnico non sembrano esistere ragioni oggettive per le quali un motociclo di 150cc possa accedere a



**Federazione
Motociclistica
Italiana**

un'autostrada o a una tangenziale mentre tale possibilità viene negata ad un motociclo di 125cc: la potenza delle due categorie di veicoli è assolutamente equiparabile, con una differenza media di 1,6cv (1,17 kw) ed in termini di sicurezza la piattaforma tecnologica dalla quale vengono sviluppati i veicoli da 125cc e da 150cc è la stessa. Né i motocicli 125cc evidenziano livelli di incidentalità più elevati rispetto a quelli degli altri motocicli.

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. Sugeriamo l'individuazione della soglia minima di 120cc, dal momento che alcuni motocicli appartenenti alla categoria commerciale dei 125cc è omologata con valori di cilindrata che oscillano tra 123 e 127cc.

In conclusione dunque, in occasione della conversione in legge del testo del Decreto Legge 68/2022, che all'articolo 7 pone l'attenzione sulla sicurezza stradale, la FMI chiede a questa Commissione di considerare l'ipotesi di studio di alcuni emendamenti al testo che potrebbero essere di grande aiuto alla sicurezza:

- **Riconoscimento dei motociclisti utenti vulnerabili della strada**
- **Incentivazione all'apposizione di dispositivi "salva motociclisti"**
- **Incentivi all'acquisto di indumenti di protezione passiva per motociclisti**
- **Possibilità di percorrere autostrade e tangenziali per i motocicli con cilindrata non inferiore a 120cc, se condotti da conducenti maggiorenni.**

RingraziandoVi per l'attenzione, sono a disposizione per ogni eventuale richiesta di chiarimento e la FMI conferma fin da ora la disponibilità alla redazione di emendamenti riferibili agli argomenti evidenziati.

Il Presidente della FMI
Avv. Giovanni Copioli



**Federazione
Motociclistica
Italiana**

*La **Federazione Motociclistica Italiana**, nata nel 1911, è riconosciuta ai fini sportivi dal CONI quale unico organismo autorizzato a gestire lo sport del motociclismo nel territorio nazionale e a rappresentarlo in campo internazionale. Promuove lo sviluppo del turismo motociclistico, collabora con le pubbliche amministrazioni per l'emanazione di provvedimenti per lo sviluppo del motociclismo, per lo studio e la soluzione di problemi relativi alla rete stradale, alla disciplina e alla sicurezza della circolazione. Attua forma di assistenza giuridica, tecnica, didattica, assicurativa ed ogni altra forma di assistenza utile agli interessi degli utenti dei motoveicoli. Assiste i proprietari di motoveicoli storici, attraverso la cura di un apposito registro, riconosciuto dal Codice della Strada. Promuove ed attua tutte le iniziative volte alla propaganda del valore sociale, culturale e sportivo del motociclismo e alla diffusione dell'educazione stradale tra gli utenti.*