

---

XVI Legislatura - Camera dei Deputati Atto n. 1469

*Nota di approfondimento a cura del Comitato di Redazione ACI dell'11.10.2008*

L'atto n. C 1469 recante "Modifica all'articolo 116 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per l'introduzione della prova pratica per il conseguimento del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori " presentato alla Camera di iniziativa dell' On. Vannucci, è stato assegnato per l'esame in sede referente alla Commissione permanente IX (Trasporti, comunicazioni). L'analisi in Commissione non è ancora iniziata ma sono già stati richiesti i pareri delle commissioni 1<sup>a</sup> (Aff. costit.), 5<sup>a</sup> (Bilancio), 7<sup>a</sup> (Cultura), 14<sup>a</sup> (Pol. comun.).

Al fine di abbattere il livello di incidentalità provocati dalla circolazione di ciclomotori e motocicli occorre puntare anche ad una maggiore conoscenza pratica e teorica del veicolo a due ruote. Per questo, si propone la novella dell'articolo 116 del nuovo codice della strada, con lo scopo di introdurre un'ulteriore lezione teorica di un'ora, prima del conseguimento del certificato di idoneità, volta ad acquisire le elementari conoscenze del funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza, nonché una prova pratica di guida. Si riporta di seguito il testo della proposta di legge, corredato dalla relazione di accompagnamento.

#### PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato VANNUCCI

Modifica all'articolo 116 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per l'introduzione della prova pratica per il conseguimento del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori

*Presentata il 9 luglio 2008*



Onorevoli Colleghi! - Il tema della sicurezza della circolazione stradale rimane una delle emergenze del nostro Paese, sia in termini di vite spezzate, sia in termini di costi sociali ed economici che la sinistrosità stradale comporta, stimati nell'ordine di 15 miliardi di euro annui. Secondo i dati statistici disponibili (Relazione sullo stato della sicurezza stradale), nel 2005 sono stati rilevati 224.553 incidenti stradali, che hanno causato il decesso di 5.426 persone, mentre altre 322.225 hanno subito lesioni di diversa gravità.

Come si vede, nonostante alcuni dati positivi, relativi a un calo degli incidenti nel 2003 (in gran parte per l'introduzione della patente a punti) e nel 2007 (grazie ai provvedimenti del Governo Prodi, la cui efficacia sarà da verificare nei prossimi anni), calo che non si è trasformato in *trend* continuativo decrescente, come in altri Paesi europei, il bilancio rimane ancora insopportabilmente drammatico e ancora troppo lontano dall'obiettivo che si sono dati i Paesi europei in sede di Unione europea, di dimezzare il numero dei decessi entro il 2010, rispetto al dato dell'anno 1997.

Questo ambizioso e doveroso obiettivo è ormai a portata di mano in molti Paesi europei, anche grazie all'adozione di misure volte ad incrementare i controlli e l'inasprimento delle sanzioni.

Recentemente, anche nel nostro Paese sono state adottate normative più rigorose in materia di sicurezza stradale (decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117), mentre un più ampio ed organico intervento di rivisitazione della normativa stradale non ha potuto essere approvato, nonostante il proficuo lavoro svolto alla Camera dei deputati, a causa dell'anticipata conclusione della XV legislatura.

Come noto, il fattore umano rappresenta la principale causa del fenomeno infortunistico, in particolare per l'eccessiva velocità e per il

mancato rispetto della segnaletica e delle più elementari norme di comportamento prudenziale.

Nell'ambito delle cosiddette «categorie deboli» della circolazione stradale, i conducenti di ciclomotori rappresentano senz'altro un segmento particolarmente delicato che merita la massima attenzione e il massimo impegno nell'individuazione di soluzioni che favoriscano la prevenzione, la tutela passiva ed attiva, nonché una sempre maggiore consapevolezza delle regole e delle insidie della circolazione e dei comportamenti.

Secondo i dati presentati nel luglio 2007 dal CNEL in collaborazione con il Ministero dei trasporti, nei tre anni successivi all'introduzione della patente a punti (2003-2005) gli incidenti a carico di ciclomotori e motocicli hanno determinato 4.334 morti (pari al 25 per cento del totale nazionale) e 261.944 feriti (pari al 27 per cento), con un costo sociale di 25.300 milioni di euro (pari al 26 per cento del totale), con un'evoluzione di tendenza opposta a quella media nazionale. Infatti, nel medesimo periodo, il numero complessivo dei morti per incidente stradale si è ridotto del 19 per cento, mentre quelli a carico dei motocicli e ciclomotori sono aumentati dell'11 per cento, così come i feriti in generale si sono ridotti del 7 per cento, mentre quelli a carico di motocicli e ciclomotori sono aumentati del 4 per cento.

In particolare, i giovani di età inferiore a diciotto anni, gli utenti classici dei ciclomotori, pur rappresentando una quota di vittime piuttosto contenuta (9 per cento dei morti e 16 per cento dei feriti), rispetto al dato complessivo, rappresentano un inaccettabile e grave tributo di 400 morti e 41.000 feriti nel triennio 2003-2005.

Al tempo stesso, va rimarcato come, nel corso degli ultimi anni, l'evoluzione del dato sulla mortalità dei conducenti dei veicoli a due ruote sembra registrare un'inversione di tendenza, certamente riconducibile all'introduzione dell'obbligo dell'uso del casco.

Questo insieme di elementi, oltre alle molteplici sollecitazioni che al riguardo arrivano da tante realtà associative e territoriali, ci portano a proporre un'innovazione delle disposizioni del codice della strada, che ne rafforzino le previsioni volte ad aumentare la preparazione e la consapevolezza dei conducenti dei ciclomotori.

---

Come noto, infatti, l'introduzione del certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori, operata dall'articolo 6 del decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, ha lasciato irrisolto - ad avviso del proponente - il tema della idoneità pratica nella conduzione di detti mezzi.

Hanno cercato di andare incontro a tale carenza diverse iniziative degli enti locali, soprattutto le province, istituendo corsi di guida per ciclomotori.

In questa direzione è andata anche l'iniziativa promossa dalla provincia di Pesaro, in collaborazione con Pesaro Fiere, organizzando nell'anno uscente corsi per ciclomotore per circa 700 ragazzi, che hanno trovato molto consenso fra i destinatari e le famiglie, composti di un'ora di lezione teorica sulle elementari norme di guida del ciclomotore in classe e un'ora di prova pratica su ciclomotore.

Per questo, a tal fine, novellando l'articolo 116 del codice della strada, l'unico articolo della presente proposta di legge intende introdurre nell'ambito delle conoscenze necessarie per la conduzione dei ciclomotori anche un'ulteriore lezione teorica di un'ora, volta ad acquisire le elementari conoscenze del funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza, nonché una prova pratica di guida.

Al riguardo, si ricorda come la presente proposta di legge risulti in coerenza con il complesso dei provvedimenti varati nel corso degli ultimi anni in materia di incremento dei requisiti di sicurezza per la circolazione stradale, nonché con una specifica richiesta avanzata lo scorso anno congiuntamente dall'Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici (ANIA) e dall'Associazione nazionale ciclo motociclo accessori (ANCMA), volta proprio a richiedere l'introduzione della «prova di guida del ciclomotore, attraverso l'esercizio pratico, simulando situazioni di guida reale, in contesti che garantiscano la sicurezza dei partecipanti e che siano riproducibili anche in ambito scolastico».



PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

---

1. All'articolo 116, comma 11-*bis*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il sesto periodo, è inserito il seguente: «Ai fini del conseguimento del certificato di idoneità, gli aspiranti che hanno superato l'esame finale sono tenuti a frequentare un'ulteriore lezione teorica di un'ora, volta ad acquisire elementari conoscenze sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza, nonché a superare una prova pratica di guida del ciclomotore».

Si riporta di seguito lo schema del disegno di legge con la relazione di accompagnamento.