
XVI Legislatura - Camera dei Deputati Atto n. 1517

Nota di approfondimento a cura del Comitato di Redazione ACI dell'11.11.2008

L'atto n. C 1517 recante "Modifica all'articolo 56 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per consentire il traino di carrelli appendice da parte di motoveicoli" presentato alla Camera di iniziativa dell' On. Alessandri, 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^a (Aff. costit.), 14^a (Pol. comun.).

Con la presente proposta di legge si vuole consentire la possibilità di trainare rimorchi con motoveicoli. In questo modo si accoglie l'indirizzo comunitario stabilito dalla direttiva 97/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1997, recepita con il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 23 marzo 2001. Con la modifica dell'art. 56 del codice della strada si pone fine alla disparità di disciplina della circolazione tra motoveicoli immatricolati in Italia, che non possono trainare carrelli e motoveicoli immatricolati all'estero, che possono circolare con traino.

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

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato ALESSANDRI

Modifica all'articolo 56 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per consentire il traino di carrelli appendice da parte di motoveicoli

Presentata il 22 luglio 2008

Onorevoli Colleghi! - La presente proposta di legge, modificando l'articolo 56 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, intende accogliere l'indirizzo indicato dalla direttiva 97/24/CE del

Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1997 (recepita con il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 23 marzo 2001, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 132 del 9 giugno 2001), che disciplina, tra le altre cose, le caratteristiche che devono avere i ganci di traino applicabili ai motocicli a due e a tre ruote, prevedendo, in sostanza, che i motoveicoli possano trainare rimorchi.

In virtù di tali disposizioni comunitarie, quasi tutti gli Stati membri dell'Unione europea hanno consentito la libera circolazione dei motoveicoli con carrello appendice (che in molti Paesi, europei e non, è una pratica normale e frequente).

In alcuni Stati, come la Gran Bretagna e l'Irlanda, non vi è obbligo di segnalazione sul libretto di circolazione, in quanto il carrello appendice è inteso come parte integrante dei motoveicoli.

In Germania e in Austria si utilizza la certificazione TÜV, che permette di contrassegnare l'avvenuta omologazione sul libretto di circolazione.

In Danimarca il Parlamento ha emanato appositamente una legge in data 7 maggio 1998, che prevede la registrazione dei carrelli appendici dei motoveicoli. E successivamente, sulla scia del comportamento tenuto dagli altri Paesi membri dell'Unione europea, anche i Governi norvegese e spagnolo hanno emanato le proprie direttive.

Addirittura un Paese non membro dell'Unione europea, come la Svizzera, con norme in genere molto severe, prevede tale omologazione.

In Italia vi è una situazione contraddittoria. Sebbene il nostro codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, non preveda la possibilità di traino da parte dei motoveicoli, quelli immatricolati all'estero possono liberamente circolare sul nostro territorio.

Da ciò ne deriva che se un cittadino italiano immatricula in Italia un mezzo già registrato con gancio traino all'estero, gli uffici della motorizzazione italiana recepiscono l'omologazione e consentono al veicolo di circolare con carrello appendice. Se invece un cittadino italiano chiede di poter trainare un carrello appendice con il proprio motoveicolo ciò gli è negato.

In estrema sintesi: un motoveicolo italiano non può essere ammesso a trainare un carrello, mentre a un motoveicolo acquistato all'estero è concessa tale facoltà. Tutto questo, però, a patto che il motoveicolo immatricolato nei nostri confini non sia una Lambretta d'epoca, perché il carrello appendice è regolarmente utilizzato da oltre mezzo secolo e regolarmente omologato (il che è un palese controsenso perché i motoveicoli sono evidentemente più sicuri).

Ad aumentare la confusione vi sono le compagnie di assicurazioni italiane che prevedono espressamente (su richiesta) la copertura assicurativa per i carrelli appendice per motoveicoli, nonché le società concessionarie di autostrade e di trafori che hanno stabilito apposite tariffe per i motoveicoli con appendici.

Appare dunque evidente la situazione di ingiustizia che vivono i motociclisti italiani, e con essi i concessionari di moto nonché i produttori e gli importatori di carrelli appendice.

Il paradosso totale lo si raggiunge con le norme relative alle masse e alle dimensioni dei veicoli. Il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 3 novembre 1994, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 284 del 5 dicembre 1994, recante «Attuazione della direttiva 93/93/CEE del Consiglio, del 29 ottobre 1993, relativa alle masse e alle dimensioni dei veicoli a motore a due o a tre ruote», ammette la possibilità di rimorchiare una massa non superiore al 50 per cento della massa a vuoto del veicolo, ma l'ordinamento interno, in particolare il citato articolo 56 del codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, omette di riportare i motoveicoli tra i mezzi autorizzati a circolare con il rimorchio.

Il risultato crea una situazione «kafkiana»: sul nostro territorio si può omologare il gancio traino (peraltro con enormi difficoltà burocratiche e mediante procedure farraginose) ma non si può trainare nulla!

Peraltro, questa «dimenticanza» contrasta esplicitamente con le più elementari norme di sicurezza. La *Federation of European Motorcyclists Associations* (FEMA) ha sostenuto, con prove scientifiche, la non pericolosità dei rimorchi. E qualunque motociclista, anche quello più inesperto, sa che è

più sicuro caricare i bagagli in un carrello che non sovraccaricare il mezzo con borse pesanti e ingombranti, oltre al peso dell'eventuale passeggero.

In Italia, i suesposti problemi di traino del carrello sono stati palesemente ignorati dalle autorità preposte.

Per ottenere giustizia, un motociclista privato cittadino italiano ha dovuto intraprendere una lunga ed estenuante corrispondenza con la Commissione europea, che è sfociata nella richiesta di apertura di un procedimento di infrazione presso la Corte di giustizia delle Comunità europee sulla base dell'articolo 28 del Trattato istitutivo della Comunità europea, che testualmente recita: «Sono vietate fra gli Stati membri le restrizioni quantitative all'importazione nonché qualsiasi misura di effetto equivalente» (causa C-110/05 attualmente pendente presso la Grande sezione della Corte).

Con la presente proposta di legge s'intendono arrecare le opportune modifiche al menzionato articolo 56 del codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, affinché sia interrotta la procedura di messa in mora europea (nella quale l'Italia rischia la procedura di infrazione) e sia consentito ai possessori di motoveicoli di poter trainare un proprio carrello appendice nei limiti consentiti dalla legge.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

1. All'articolo 56, comma 4, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo le parole: «e trainabili da» sono inserite le seguenti: «motoveicoli di cui all'articolo 53 e da».