

BOZZA NON CORRETTA (Il resoconto in bozza non corretta è disponibile sul sito Internet della Camera dei deputati e, in forma cartacea, presso la Commissione competente e l'Archivio; trascorsi trenta giorni dalla seduta, è quindi pubblicato in edizione definitiva, con le medesime modalità).

**COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

Resoconto stenografico

INDAGINE CONOSCITIVA

Seduta di martedì 3 febbraio 2009

Pag. 3

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARIO VALDUCCI

**Audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale ciclo motociclo accessori
(Confindustria-ANCMA).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sui progetti di legge C. 44, C. 471, C. 649 e C. 772 in materia di sicurezza nella circolazione stradale, l'audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale ciclo motociclo accessori (Confindustria-ANCMA).

Pag. 21

Ricordo che ai progetti di legge menzionati sono stati abbinati i progetti di legge C. 419, C. 1190 e C. 1717, quindi i progetti di legge C. 844, C. 965, C. 1075, C. 1101, C. 1469, C. 1488, C. 1737 e C. 1998.

Do la parola ai rappresentanti dell'Associazione nazionale ciclo motociclo accessori (Confindustria-ANCMA).

(...)

STEFANO LUSETTI, *Vice presidente Gruppo quadricicli della Confindustria-ANCMA*. In questa sede, vorrei chiarire alcuni aspetti per favorire una migliore comprensione del prodotto conosciuto come quadriciclo leggero, le cosiddette *minicar*. Il quadriciclo è un veicolo assimilato al ciclomotore dal codice della strada, in quanto ne mantiene gli stessi limiti: velocità massima 45

chilometri all'ora, cilindrata 50 cc nel caso di motori a benzina, o 4 chilowatt nel caso di motori diesel. Un'altra caratteristica è quella della massa a vuoto, che non deve superare i 350 chilogrammi.

Da alcuni anni, la conduzione dei quadricicli è stata regolamentata. Dal 2004, per guidare un quadriciclo è necessario un certificato di idoneità alla guida del ciclomotore; non è vero quindi, come si sente dire, che per condurre una *minicar* non sia necessario alcun documento di guida, perché è necessario il patentino. In Italia, è inoltre richiesto un certificato medico, a differenza di quanto avviene in altri Paesi europei.

È falsa anche l'affermazione secondo cui chi ha la patente revocata per aver commesso una grave infrazione possa guidare il quadriciclo.

Pag. 29

La legislazione europea regola l'omologazione di quadricicli; si tratta in particolare della direttiva 2002/24/CE, relativa all'omologazione dei veicoli a motore, e della direttiva 97/24/CE relativa a elementi e caratteristiche tecniche dei veicoli a motore.

Anche se il comparto è costituito da aziende medio-piccole, che fanno pochi volumi e che quindi non possono creare economie di scala come le automobili, vengono effettuati sforzi notevoli per investire in sicurezza. Freni a disco sulle quattro ruote, telai a deformazione progressiva e *airbag* si stanno sempre più diffondendo all'interno del nostro mercato. In particolare, tutti i quadricicli montano obbligatoriamente le cinture di sicurezza, ma, a differenza di altri Paesi europei, in Italia non è obbligatorio l'uso. Viene infatti richiesto che siano omologate, ma non che vengano utilizzate. È necessario fare chiarezza anche sui dati di incidentalità. Secondo i dati dell'ISTAT, in Italia nel 2007 le vittime provocate da quadricicli sono state 11. Nello stesso periodo, i morti complessivi ammontano a 5.131. I quadricicli raccolgono, quindi, solo lo 0,2 per cento di tutte le vittime della strada, con un *trend* in diminuzione, giacché negli ultimi tre anni abbiamo il 30 per cento in meno di incidenti e il 35 per cento in meno di morti.

Il quadriciclo ha anche una importante valenza sociale, in quanto le piccole dimensioni, i consumi ridotti lo rendono un veicolo a prevalente vocazione urbana, che consente di ridurre il traffico nelle città e presenta livelli di inquinamento molto contenuti, in quanto emette poca CO₂. La facilità di guida e di parcheggio ne fanno un mezzo che assicura mobilità alle utenze deboli, come persone anziane che vivono in aree rurali

Pag. 30

e scarsamente servite da mezzi pubblici o persone diversamente abili, che le utilizzano per recarsi nei luoghi di cura o per svolgere le attività quotidiane.

Sono anche propedeutici all'uso dell'automobile per i minorenni, che iniziano a guidarli prima dei 18 anni. Molti ragazzi, avendo sperimentato la guida dei quadricicli per due o tre anni, a 18 anni sono molto più capaci di inserirsi nel traffico e di usare un'automobile.

Come costruttori, dobbiamo rispettare alcuni impegni stabiliti in sede europea, tra i quali anche iniziative atte a sensibilizzare gli utenti di minivetture per migliorare i comportamenti su strada. Nel prossimo autunno, partirà da Roma una manifestazione itinerante, che toccherà diverse città italiane e offrirà ai giovani la possibilità di esercitarsi alla guida di un quadriciclo.

Per quanto riguarda le iniziative atte a sensibilizzare la rete di vendita per contrastare il fenomeno illegale della manomissione, già oggi i nostri rivenditori firmano un impegno, che prevede la rottura del contratto e l'annullamento della garanzia in caso di manomissione del veicolo.

A livello europeo, i costruttori stanno collaborando con la Commissione europea alla revisione delle direttive comunitarie che riguardano il settore dei quadricicli. Tra le misure allo studio, si segnala l'incremento dei limiti di massa, che consentirebbe ai costruttori di dotare i veicoli di dispositivi di sicurezza passiva, come ad esempio le barre anti-intrusione, che oggi non potrebbero essere installate proprio perché i limiti previsti dalla legge verrebbero superati. In questa sede, chiedo quindi che eventuali modifiche o proposte di legge siano in sintonia con le direttive europee, per evitare squilibri nei vari

Pag. 31

mercati. In passato, infatti, alcune proposte perseguivano una maggiore sicurezza, ma erano in contrasto con le normative europee.

Chiediamo quindi che, in sede di eventuali modifiche, vengano applicate proposte in sintonia con le direttive europee.

PRESIDENTE. Do ora la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

AURELIO SALVATORE MISITI. Vorrei soltanto porre un problema, approfittando della vostra presenza. Ho sperimentato il traffico in tanti Paesi europei e americani e ho notato una completa diversità di atteggiamento nel rapporto tra motocicli e macchine. In Spagna, ad esempio, se un motociclista supera le auto e si comporta come un motociclista italiano, subisce il ritiro della patente.

Senza i motocicli sarebbe impossibile vivere a Roma, perché la città sarebbe paralizzata. Lei ha citato, parlando del 50 per cento di responsabilità dell'automobilista, il caso in cui il conducente dichiara di non aver visto il ciclomotore, ma credo che tutti possano testimoniare l'impossibilità di vedere molti di loro, perché i motociclisti sorpassano all'improvviso. Nessuno lo contesta, neanche i vigili. In strada si deve procedere in linea retta, non a zig zag. In Italia invece si procede a zig zag e nessuno interviene. Forse, questo sarà da attribuire alla normativa, ma ritengo opportuno acculturare questi soggetti. Ci occupiamo soprattutto delle responsabilità degli automobilisti, ma i motocicli rischiano continuamente la loro incolumità.

Vorrei quindi sapere se si realizzino corsi per insegnare a questi conducenti il giusto modo di procedere. In tutte le

Pag. 32

nazioni europee si procede in linea retta e, se si cambia corsia, si viene subito fermati come gli automobilisti. Qui nessuno osa intervenire in questo modo.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Ringrazio i rappresentanti dell'associazione. Negli ultimi anni, grazie a una serie di iniziative di livello governativo, si rileva una diminuzione del numero delle

vittime dei feriti, mentre il *trend* dei motocicli ha avuto una crescita del 19 per cento. La Commissione, sebbene conscia dell'impossibilità di rispettare la riduzione del 50 per cento imposta dall'Unione europea, intende procedere effettuando progressi come in questi anni.

Ho ascoltato alcune vostre proposte sul miglioramento della sicurezza, tra cui gli studi attuali sull'*airbag* per le moto piuttosto che i controlli della pressione dei pneumatici o della stabilità del mezzo. Non possiedo una moto, perché sono convinto che un incidente o una caduta siano molto pericolosi.

Come amministratore locale, sovente rilevo il mancato rispetto delle norme sulla velocità. Nei centri abitati, dove esiste il limite di 50 chilometri orari, incredibilmente nessuno lo rispetta, quasi prendendosi gioco delle forze di polizia.

Il mercato italiano è importante e ha dato risultati, ma si devono rispettare determinate regole. Vi invito pertanto a migliorare l'aspetto degli strumenti che, installati sui veicoli, possano garantire maggiore sicurezza. Negli ultimi anni, anche per l'effetto di Valentino Rossi, il mercato italiano è cresciuto, ma è necessario garantire la sicurezza dei motociclisti e degli automobilisti, perché, quando una moto sfreccia a 150 chilometri orari davanti a un'abitazione nel centro abitato, è impossibile che un automobilista lo veda, con conseguente danno di entrambi.

Relativamente ai quadricicli, avevo presentato una risoluzione (la n. 7-00054) chiedendo il rispetto della normativa

Pag. 33

europea. Spesso, si fa riferimento alla normativa comunitaria, per cui vi invito anche nell'esame di questi provvedimenti a dare seguito alle normative comunitarie in materia di sicurezza e alla normativa sui quadricicli.

SETTIMO NIZZI. Vi ringrazio per la relazione. Vorrei cortesemente rivolgere alcune domande specifiche sui quadricicli. Innanzitutto, vorrei conoscere il numero di quelli attualmente in circolazione in Italia e sapere qual è la potenzialità produttiva nel nostro Paese.

Vorrei sapere inoltre se sia possibile migliorare le qualità acustiche dei motori diesel di queste macchine, ovvero conoscere la motivazione del rumore da motozappa che fanno i quadricicli a gasolio.

In terzo luogo mi piacerebbe capire perché non si spende per migliorare esteticamente la qualità del prodotto, sebbene gli italiani siano capaci di realizzare prodotti esteticamente validi.

SILVANO MOFFA. Desidero ritornare su un argomento già toccato dai colleghi, per capire come rispondere alle obiettive necessità nel campo della regolamentazione dei conducenti di motoveicoli e di quadricicli.

Sono infatti assolutamente convinto che le norme migliori, il recepimento e l'anticipazione delle direttive della Comunità europea possano rivelarsi inutili, se non si introduce un elemento di seria educazione e formazione. Quanto denunciato dai colleghi è infatti quotidianità nel nostro Paese e nei sistemi urbani complessi, nelle città, nelle metropoli il fenomeno si accentua in modo eccessivo. Poiché avete fatto riferimento alla ricerca MAIDS, che dimostra come i conducenti d'auto con esperienza di guida sulle moto abbiano una maggiore sensibilità verso i conducenti

Pag. 34

di moto, vorrei sapere se suggeriate di omologarci all'esperienza francese, per cui si dovrebbe conseguire la patente B per portare un veicolo, ma prevedere nell'ambito della formazione per conseguire l'esame di idoneità qualcosa che riguardi in particolare il comportamento del conducente della moto.

Su questo sono assolutamente d'accordo e vorrei sapere se possiate fornirci un quadro normativo di riferimento, magari prendendolo dalla Francia...

CLAUDIO DE VITI, *Direttore Settore moto della Confindustria-ANCMA*. Volentieri.

SILVANO MOFFA. Così da poterlo poi applicare anche al nostro Paese. Condivido l'esigenza di una gradualità nell'acquisizione di responsabilità di conduzione di moto man mano che le cilindrata aumentano. Questa gradualità non è ancora regolamentata, perché la direttiva della Comunità europea deve essere recepita entro il 2011; quindi manca una normativa e tutto si rinvia al punto centrale del conseguimento della patente. Leggo nella vostra relazione che per i quadricicli è prevista una formazione di 12 ore per conseguire il certificato di idoneità alla guida.

CLAUDIO DE VITI, *Direttore Settore moto della Confindustria-ANCMA*. In autoscuola sono previste 20 ore.

SILVANO MOFFA. Vorrei sapere se, sulla base delle esperienze e del fenomeno in forte espansione (come è auspicabile che sia per le considerazioni fatte all'inizio), consideriate adeguato questo pacchetto formativo anche rispetto alla potenziale pericolosità del mezzo nel contesto in cui si muove. Il quadriciclo in un contesto urbano come quello di

Roma si configura ancora come una presenza anomala rispetto al veicolo normale. Tutto questo comporta anche un diverso comportamento alla guida dei soggetti interessati sia sul veicolo normale, sia sul quadriciclo.

Vorrei sapere dunque se riteniate opportuno aggiungere qualcosa o consideriate questo sufficiente, facendo un ragionamento simile a quello svolto da Confindustria, che naturalmente tende a promuovere e garantire le aziende produttrici. Qui ci occupiamo però di sicurezza, senza nulla togliere a quello che le aziende produttrici devono conseguire. Il nostro problema è la sicurezza, per cui su questo argomento le chiederei un ulteriore approfondimento e riflessione.

PRESIDENTE. Do la parola ai rappresentanti di ANCMA per una breve replica.

CLAUDIO DE VITI, *Direttore Settore moto della Confindustria-ANCMA*. Prima di tutto, rispondo all'obiezione sulla maleducazione dei motociclisti, che indubbiamente è diffusa, come purtroppo esiste anche tra chi guida...

AURELIO SALVATORE MISITI. Non è maleducazione, forse loro ritengono sia normale...

CLAUDIO DE VITI, *Direttore Settore moto della Confindustria-ANCMA*. Il mancato rispetto del codice della strada, che purtroppo esiste anche in altre categorie, tra chi guida i SUV e li lascia sul marciapiede o chi guida i camion in un certo modo. Purtroppo, dunque, questo livello di

maleducazione esiste in tutte le categorie, ma l'ANCMA non intende certo difendere chi non rispetta il codice della strada.

L'azione, che consideriamo un primo passo, intrapresa con l'introduzione dei corsi del patentino nelle scuole dovrebbe

Pag. 36

essere estesa anche ad altri tipi di interventi dal punto di vista dell'educazione stradale. Abbiamo infatti ottenuto qualche risultato, mentre chi ha acquisito semplicemente la patente e usa veicoli di cilindrata maggiore ha un comportamento persino peggiorato negli ultimi anni.

Non nascondiamo dunque l'esistenza del problema e non difenderemo mai chi non rispetta il codice della strada. Si rileva un grosso problema di controllo e, a questo proposito, esprimo la nostra forte preoccupazione a fronte di una proposta che intende autorizzare la guida dell'auto a 16 anni, anche se con guida accompagnata. Questo per un motivo di mercato, in quanto temiamo che si vada verso una chiusura degli spazi per i ciclomotori, i 125, i quadricicli, e perché non crediamo che una simile previsione si collochi nella direzione della sicurezza. Poiché oggi i controlli sono già carenti, nessuno potrà garantire che poi il sedicenne non prenda la macchina per recarsi in discoteca il sabato sera senza genitore o senza la persona con dieci anni di esperienza alla guida al suo fianco. Temiamo che sia molto più pericoloso guidare un'auto che va a 140 all'ora che non un veicolo che per costruzione deve rispettare i 45 km all'ora, ha la funzione automatica e quindi ha una semplicità d'uso.

Dal punto di vista dei costruttori, il punto di vista si capovolge, poiché noi consideriamo il quadriciclo il ciclomotore più sicuro, non l'autovettura meno sicura.

Ci siamo impegnati nel promuovere un approccio pratico con il mezzo in scuole dotate di spazi e in iniziative realizzate in alcune grandi città come Genova, Venezia, che hanno messo a disposizione gli spazi adeguati.

Esprimiamo perplessità sulla possibilità di lasciare il monopolio alle autoscuole, che potranno chiedere 500-600 euro per poter salire su questo mezzo, che ha costi più ridotti

Pag. 37

rispetto all'auto. La patente MOPED è utile, sta diventando una vera patente a livello europeo, non un certificato d'idoneità, che pure è servito per avviare questo percorso.

STEFANO LUSETTI, *Vice presidente Gruppo quadricicli della Confindustria-ANCMA*. Per rispondere all'onorevole Nizzi, attualmente il parco circolante dei quadricicli in Italia si aggira intorno agli 80 mila veicoli.

Condivido la critica sulla rumorosità del motore diesel, ma è necessario considerare che la legge impone ai quadricicli determinate caratteristiche, tra le quali che il motore possa essere al massimo 50 cc con alimentazione a benzina, per cui, se su una carrozzeria un motore 50 non ha le prestazioni necessarie per poterla spostare. Tutti montano quindi motori diesel, che devono avere al massimo 4 chilowatt di potenza. I costruttori di motori diesel sono quelli che costruiscono le macchine agricole. I rumore da macchina agricola è quindi da attribuire al fatto che tali motori derivano dal mondo dell'agricoltura o della nautica.

Quest'anno però la Lombardini, la fabbrica di motori italiana della mia città, Reggio Emilia, ha lanciato sul mercato il primo motore diesel specifico per la miniauto. Si tratta di un motore diesel con alimentazione *common rail*, quindi con molte caratteristiche simili a quelle di un'automobile che lo rendono molto più silenzioso e con meno vibrazioni.

Le automobili odierne, però, pur montando motori diesel *common rail* simili come tecnologia, non hanno limiti di peso. Oggi, le macchine pesano quindi molto più di prima, perché hanno dispositivi di sicurezza installati e anche insonorizzazioni molto più spesse e più grandi di quelle delle automobili di una volta. Noi non possiamo farlo, perché la legge europea ci consente di arrivare a 350 chili. Se la legge ci consentisse di avere 50 o 100 chili in più da poter utilizzare

Pag. 38

per dispositivi di sicurezza passiva e di insonorizzazione, il veicolo sarebbe più sicuro e più silenzioso.

Per quanto riguarda il miglioramento dell'aspetto estetico, non condivido le sue critiche e le invierò un *dossier* per constatare come l'evoluzione stilistica delle *minicar* dagli anni Settanta ad oggi sia stata più importante di quella delle automobili. Le invierò anche le foto di quadricicli di quest'anno con un rilevante miglioramento estetico. È ovvio che i costruttori di quadricicli non possono avvalersi della collaborazione di stilisti come Giugiaro o Pininfarina per realizzare macchine particolarmente accattivanti e che le dimensioni del veicolo non consentano linee entusiasmanti. Ritengo, però, che i veicoli di nuova generazione siano molto più carini di una volta.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti dell'ANCMA e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 13,05.