

Intervento del prof. avv. Emiliano Amato, componente della Commissione Giuridica Nazionale ACI

LA FORMAZIONE DEI CONDUCENTI DELLE DUE RUOTE

Il tema generale della sicurezza nella circolazione stradale, oggetto di questo nostro incontro, rappresenta per noi dell'ACI un obiettivo da raggiungere entro il 2010, un traguardo per la vita come sintetizzato nello slogan.

Dalle più recenti notizie di cronaca risulta che questo problema è divenuto una priorità anche per il nostro legislatore che, di fronte alla crescente emergenza dei drammatici bollettini di ogni fine settimana, si accinge a varare nuove misure di legge finalizzate a rendere più sicure le strade in Italia.

Anche per tale importante ragione, l'argomento che ho il piacere di proporre va affrontato secondo una duplice prospettiva: quella dell'attuale disciplina e quella del percorso istituzionale avviato per giungere ad una maggiore responsabilizzazione dei conducenti dei mezzi a due ruote.

Sotto il primo profilo, sappiamo che la formazione dei motociclisti ha subito, negli ultimi anni, numerosi ed importantissimi interventi volti a migliorare – in un'ottica di adeguamento alla normativa europea – la preparazione teorica di chi utilizza le due ruote, anche allo scopo di aumentare il livello di sicurezza stradale.

In riferimento ai conducenti di ciclomotori, vale a dire dei mezzi a due ruote aventi una cilindrata di 50 cc ed una velocità massima di 45 Km/h, prima dell'entrata in vigore del d.lgs. 15.1.2002 n. 9 (che ha introdotto il comma 1 bis all'art. 116 del C.d.S.), era sufficiente avere raggiunto i quattordici anni di età per avere l'abilitazione alla guida del mezzo.

Con l'introduzione della nuova disciplina, a partire dal 1° luglio 2004, è stato stabilito che: *“per guidare un ciclomotore il minore di età che abbia compiuto 14 anni deve conseguire il certificato di idoneità alla guida, rilasciato dal competente ufficio del Dipartimento per i Trasporti Terrestri, a seguito della partecipazione ad uno specifico corso con prova finale, organizzato secondo le modalità di cui al comma 11-bis”*.

L'introduzione del “patentino” costituisce, senza dubbio, una delle più rilevanti novità introdotte dal legislatore nel quadro dell'ambizioso programma di sicurezza stradale, giacché impone il conseguimento di un'abilitazione e,

quindi, la frequenza di un corso e la sottoposizione ad una prova finale sull'utilizzatore del ciclomotore; in passato, invece, il conducente di ciclomotore era esentato dal possesso di requisiti specifici, eccetto il mero dato anagrafico.

Quanto alla natura del corso per il conseguimento del certificato di idoneità lo stesso d.lgs. n. 9/2002, introducendo il comma 11-*bis* all'art. 116 C.d.S., ha previsto che: *“gli aspiranti al conseguimento del certificato di cui al comma 1-*bis* possono frequentare appositi corsi organizzati dalle autoscuole. In tal caso, il rilascio del certificato è subordinato ad un esame finale svolto da un funzionario esaminatore del Dipartimento per i trasporti terrestri”. I giovani che frequentano istituzioni statali e non statali di istruzione secondaria possono partecipare ai corsi organizzati gratuitamente all'interno della scuola, nell'ambito dell'autonomia scolastica”*. Anche in quest'ultimo caso, la norma prevede che la prova finale dei corsi organizzati in ambito scolastico sia espletata da un funzionario esaminatore del Dipartimento per i Trasporti Terrestri, seppure affiancato dal responsabile della gestione dei corsi”.

Sulla scorta di tale importante previsione innovativa, il 30 giugno 2003 l'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato un decreto recante il *“Programma dei corsi e procedure d'esame per il conseguimento del certificato di idoneità per la guida dei ciclomotori”*, con la specifica indicazione degli argomenti di esame e della durata dei relativi corsi di preparazione, sia presso le autoscuole (almeno 12 ore complessive) che presso gli istituti scolastici (almeno 20 ore).

Dal canto suo, il 5 marzo 2002, anche il Ministero dell'Università e della Ricerca Scientifica e Tecnologica ha diffuso una nota di autorizzazione all'introduzione, in via sperimentale, dei corsi già per l'anno scolastico 2002/2003.

Ritornato oggi all'originaria denominazione di Ministero della Pubblica Istruzione, l'organo governativo ha ormai istituzionalizzato i corsi per il conseguimento del patentino ed ha attivato un sito (www.patentinoonline.it), finalizzato a fungere da supporto didattico per l'organizzazione e la realizzazione dei corsi stessi.

Per completare la trattazione dell'argomento, appare utile rammentare che, a seguito dell'entrata in vigore del d.l. 30.6.2005 n. 115 (convertito in legge

17.8.2005 n. 168) l'art. 116 C.d.S. prevede, al comma 1 *ter*, che “a decorrere dal 1° ottobre 2005 l'obbligo di conseguire il certificato di idoneità alla guida di ciclomotori è esteso a coloro che compiano la maggiore età a partire dalla medesima data e che non siano titolari di patente di guida”, mentre per coloro i quali abbiano compiuto la maggiore età prima del 30 settembre 2005 è stato prescritto che gli stessi *“conseguono il certificato di idoneità alla guida di ciclomotori, previa presentazione di domanda al competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri, corredata da certificazione medica che attesti il possesso dei requisiti fisici e psichici e dall'attestazione di frequenza ad un corso di formazione presso un'autoscuola, tenuto secondo le disposizioni del decreto di cui all'ultimo periodo del comma 11-bis”*.

A partire dal 1° ottobre 2005, quindi, anche i maggiorenni privi di una patente di guida che vogliano guidare un ciclomotore devono possedere il relativo certificato di idoneità alla guida, con la differenza che coloro i quali erano già maggiorenni al 30 settembre 2005 possono ottenere tale certificato senza sottoporsi alla prova finale prescritta per gli altri.

Da quanto sin qui esposto, appare evidente come gli interventi apportati dal legislatore nei confronti dei conducenti dei ciclomotori rappresentino, sul piano del loro progresso formativo e dell'educazione stradale, un rilevante passo in avanti consentendo all'utente in questione (nella stragrande maggioranza dei casi minorenni) una più profonda responsabilizzazione nell'utilizzo del proprio automezzo.

Resta, al momento, irrisolta la questione relativa all'auspicata introduzione, anche verso gli aspiranti utilizzatori dei ciclomotori, di una prova pratica che, oltre a quella teorica - già prevista - consenta di valutare maggiormente la preparazione dell'interessato e permetta di rendere più completa la sua “educazione stradale”.

Per quanto riguarda, poi, i conducenti dei motoveicoli diversi dai ciclomotori (vale a dire dei motocicli e delle c.d. “autocarrozette” di cilindrata superiore a 50cc) e, quindi, l'accesso alla patente di categoria A per i sedicenni, prescritta per la guida di motocicli fino a 125 cc, non si sono registrate ultimamente novità di rilievo, salvo l'introduzione della prova pratica di esame, risalente comunque al Codice della Strada del 1992.

A fianco di un'indubbia evoluzione riguardo ai requisiti per l'accesso alla guida su due ruote (soprattutto, come abbiamo visto, dei c.d. cinquantini), abbiamo assistito negli ultimi anni ad un costante aumento dell'attenzione del nostro legislatore anche agli aspetti che potrei definire "comportamentali" del motociclista italiano.

In occasione di un precedente nostro incontro, al quale ebbi il piacere di partecipare nel novembre del 2005, discutemmo proprio dell'inasprimento del regime sanzionatorio verso gli utenti delle due ruote, evidenziando in particolare gli istituti della confisca, del sequestro e del fermo amministrativo dei motoveicoli, vale a dire delle misure più severe (e più temute) previste ormai dal nostro codice della strada.

Oltre alla ormai ventennale introduzione dell'obbligo di guida con il casco per tutti i motocicli (ma non, originariamente, per i ciclomotori guidati da maggiorenni cui tale obbligo è stato esteso soltanto a decorrere dal 30 marzo 2000), si deve considerare il fenomeno del graduale inasprimento delle sanzioni previste nei confronti dei motociclisti. E' stata incrementata l'entità delle pene stabilite per infrazioni che, in precedenza, venivano sanzionate attraverso il mero obbligo del pagamento di un'ammenda "ragionevole". Sotto tale profilo, infatti, la più grave delle sanzioni previste oggi dal Codice della Strada è rappresentata dalla confisca del motoveicolo (vale a dire dalla perdita definitiva del mezzo), stabilita quale sanzione accessoria in numerose ipotesi.

Altre casistiche, in passato (ad esempio *la guida senza il casco o con il casco non allacciato*: art. 171 C.d.S.; *la conduzione vietata di un passeggero sul motociclo*: art. 170, comma 2, C.d.S.; *la guida con la ruota anteriore sollevata*: art. 170, comma 1, C.d.S.; *la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti*: artt. 186 e 187 C.d.S.) erano ritenute passibili di mere sanzioni pecuniarie, peraltro neppure troppo elevate.

L'attuale art. 213, comma 2 *sexies*, C.d.S. prescrive infatti che sia "*sempre disposta la confisca in tutti i casi in cui un ciclomotore o un motoveicolo sia stato adoperato per commettere una delle violazioni amministrative di cui agli articoli 169, commi 2 e 7, 170 e 171*", vale a dire in tutti i casi in cui il motociclista sia stato sorpreso a:

- guidare con una sola mano (come può avvenire per sollevare la visiera del casco o per parlare al cellulare senza auricolare);

- guidare senza stare correttamente seduti sulla sella (come può avvenire quando ci si alza per evitare il contraccolpo di una buca);
- guidare senza il “libero uso della gambe e delle braccia” (come accade quando si sorregge un casco o una borsa della spesa);
- trainare un altro motoveicolo;
- trasportare il passeggero in maniera non prevista dalle apposite attrezzature del veicolo (come avviene per il trasporto dei bambini sulla pedana dello scooter);
- trasportare oggetti ingombranti o animali “*senza l’apposita gabbia*”.

Alcuni spunti colti dagli interventi che ho sinora ascoltato, mi portano a soffermarmi – anche se con un breve cenno - sulla sicurezza degli utenti-motociclisti, utilizzatori delle strutture stradali; delle gravi difficoltà che questi ultimi incontrano nell’affrontare quotidianamente le nostre strade, soprattutto quelle delle grandi città.

Chi opta per l’utilizzo di un mezzo a due ruote anziché di un’automobile rende più snello il traffico, favorisce la circolazione stradale e, inoltre, non va ad acuire il drammatico e irrisolto problema dei parcheggi per la sosta delle auto nelle nostre città. Nonostante questo considerevole ed obbiettivo vantaggio che il motoveicolo offre alla vivibilità urbana rispetto al tradizionale mezzo a quattro ruote, non esistono particolari forme di attenzione e/o di incentivo all’utilizzo del primo rispetto al secondo. Anzi, mi sembra che gli ultimi interventi varati con la Finanziaria 2007 siano aumentati gli incentivi per favorire l’acquisto di autovetture nuove, senza porre un’adeguata attenzione all’acquisto dei motoveicoli. Oltre alla mancanza di incentivi fiscali, l’utilizzo dei mezzi a due ruote non risulta adeguatamente stimolato neppure dalle amministrazioni locali che, nonostante i rilevanti benefici che derivano al caotico traffico quotidiano, spesso trascurano la manutenzione delle strade costringendo i motociclisti a vere e proprie gimcane per evitare buche insidiose e dannose. Anche l’argomento relativo ai parcheggi per i motoveicoli rappresenta un tema dolente giacché l’offerta di aree destinate alla sosta dei mezzi a due ruote si rivela del tutto inadeguata rispetto alla domanda dei numerosi utenti delle due ruote.

Spesso i conducenti sono costretti a parcheggiare il motoveicolo in aree vietate (ad es. sui marciapiedi) con la conseguenza che, pur avendo contribuito a

snellire il traffico cittadino, siano potenzialmente soggetti a pagare una pesante sanzione pecuniaria.

Ritengo perciò auspicabile che, accanto a forme educative e sanzionatorie che proteggano la sua sicurezza e quella degli altri, l'utente delle due ruote possa essere messo in grado di utilizzare il proprio mezzo di trasporto senza necessariamente dover rischiare ogni giorno la propria salute e, quindi, la propria sicurezza.

Le considerazioni sin qui svolte portano certamente ad affermare la necessità di una maggiore attenzione delle Istituzioni alla formazione del conducente delle due ruote, che contribuirebbe al progresso verso il traguardo della sicurezza stradale, soprattutto verso i minori che per la prima volta si mettono alla guida di mezzo a motore.

Per quanto riguarda le ventilate novità che il Governo si accinge ad emanare per arginare l'ormai costante fenomeno delle stragi del sabato sera e, più in generale, per aumentare la sicurezza nelle nostre, mi pare rilevante quella che prevede l'estensione anche ai titolari del certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori (cioè anche ai quattordicenni) del sistema della sottrazione dei punti, già in vigore per i titolari della patente di guida per gli autoveicoli.

Secondo quanto è dato conoscere dalle dichiarazioni rese dall'attuale Ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi, si tratterebbe di una tabella predisposta in analogia con quella già in vigore per gli automobilisti, ma con una "focalizzazione specifica sui comportamenti ad alto rischio" dei motociclisti, con la previsione di particolare rigore (punti sottratti) per ipotesi quali: guida in stato di ebbrezza, mancata precedenza ad un pedone, guida contromano o inversione di marcia non consentita.

Un'altra importante novità sembra essere quella riguardante l'innalzamento dell'età minima prevista per la guida delle c.d. *minicars*, che potrebbe essere aumentata da 14 a 16 anni. Mi sembra, invece, eccessiva, l'ipotesi della sospensione a vita della patente per coloro che commettono specifiche violazioni al C.d.S.: una sanzione così estrema andrebbe comminata a chi reitera violazioni davvero pericolose per sé e per gli altri e poi severamente applicata nei casi di limitazioni psico-fisiche.

In attesa di conoscere a breve le novità e augurandoci che, accanto al sicuro inasprimento delle pene, vi sia anche una maggiore attenzione verso

l'educazione stradale di chi si mette alla guida di un mezzo a due ruote, auspichiamo che veramente si riesca a formare una diversa cultura della mobilità con diversi comportamenti.