



A.C.T.italia

Associazione Campeggiatori Turistici d'Italia

Associazione di Promozione Sociale D.M. 9 Marzo 1940

Membro della F.I.C.C. Federation Internationale de Camping Caravanning et Autocaravaning Rue des Colonies 18/9 – 1000 Bruxelles



Prot. N° /2020

Spett.le
Ministero dei Trasporti
Piazzale di Porta Pia, 1, 00198 Roma
E p.c. Presidenza del Consiglio dei Ministri
Piazza Colonna 370- 00187 Roma

Oggetto: Proposta modifiche patente di guida B con limiti di massa di 3,5 tonnellate

Facilitare l'acquisizione di una patente di guida B per camper fino a 4,25 tonnellate

ACTITALIA – E.T.S Federazione Nazionale associazione di appassionati del turismo del movimento, a cui aderiscono oggi oltre un centinaio di associazioni che rappresentano oltre 12.000 famiglie di campeggiatori, opera nell'interesse del turismo itinerante, con particolare attenzione alla sicurezza e alla regolamentazione degli utenti.

Questa iniziativa è coordinata dalla Fédération Internationale de Camping, Caravanning et Autocaravaning (F.I.C.C.) A.I.S.B.L. ed è sostenuta da tutti le 75 Federazioni presenti in Europa. La Fédération Internationale de Camping, Caravanning et Autocaravaning (F.I.C.C. - A.I.S.B.L.) è l'organizzazione che rappresenta le organizzazioni nazionali dei consumatori di Camping, Caravanning e Motor-Caravanning.

Questa proposta è coordinata anche all'interno della European Caravan Federation (ECF) ed è sostenuta da 13 Organizzazioni che rappresentano l'industria degli stati membri dell'UE nella produzione,- vendita, utilizzo del caravan. Questa Federazione ha sede a Francoforte (Germania)

PREMESSA

Il turismo in autocaravan dovrebbe essere accessibile a tutte le generazioni e senza inutili limiti. Pertanto, a tutti i titolari della patente di guida B dovrebbe essere data la possibilità di guidare veicoli fino a 4,25 tonnellate per scopi privati. L'attuale legislazione comunitaria in materia di patente di guida richiede una patente di guida per scopi commerciali (C1 o C) superiore a 3,5 t, completamente sovradimensionata, complessa e dispendiosa per l'utilizzo delle autocaravan di uso privato.

Oggi la patente di guida B dà diritto alla guida di veicoli con un peso complessivo fino a 3,5 tonnellate. Allo stesso tempo, a causa dell'equipaggiamento di sicurezza e dell'ambiente, richiesto dalla normativa comunitaria, le caravan e/o le autocaravan diventano sempre più pesanti e superano il limite delle 3,5 tonnellate della patente di guida B. In ogni caso questi mezzi stanno diventando sempre più confortevoli. La costruzione leggera rallenta questa tendenza, ma non la ferma.

Le statistiche sugli incidenti non giustificano restrizioni per gli appassionati del turismo all'aria aperta. Il numero di veicoli coinvolti in incidenti è estremamente basso in tutte le classi di peso e non ci sono indicazioni che le caravan e/o le autocaravan pesanti siano maggiormente implicate. **Inoltre, i viaggi con questa tipologia di mezzi aiutano il clima.** Recenti ricerche dimostrano che le vacanze in caravan e/o le autocaravan sono meno dannose per il clima rispetto ai viaggi in aereo e alle sistemazioni in albergo.

In questo contesto, **ACTItalia – E.T.S Federazione Nazionale** e la sua rete di associazioni di consumatori, la Fédération Internationale de Camping, Caravanning et Autocaravaning (F.I.C.C. - A.I.S.B.L.), **sono favorevoli all'estensione della patente di guida B fino a 4,25 tonnellate.**

Ciò richiede una corrispondente modifica della patente di guida di categoria B.



A.C.T.italia

Associazione Campeggiatori Turistici d'Italia

Associazione di Promozione Sociale D.M. 9 Marzo 1940

Membro della F.I.C.C. Federation Internationale de Camping Caravannin et Autocaravaning Rue des Colonies 18/9 – 1000 Bruxelles



SITUAZIONE GENERALE

L'omologazione UE¹ qualifica le autocaravan come "veicoli M1" destinati al trasporto di persone (non più otto passeggeri oltre al conducente) e dei loro bagagli. Questi mezzi sono utilizzati privatamente per scopi ricreativi. Il numero di passeggeri è il criterio principale per differenziare i diversi veicoli della categoria M (M1: autovettura; M2, M3: autobus). **Poiché certi autocaravan superano le 3,5 tonnellate, i requisiti di peso del veicolo per la patente di guida di categoria B non corrispondono alle norme di omologazione per alcuni veicoli più pesanti della categoria M1 e dovrebbero essere allineati.**

La terza direttiva sulla patente di guida² comprende i veicoli a motore della categoria B con una massa massima autorizzata non superiore a 3,5 tonnellate e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto passeggeri oltre al conducente. **Le patenti di guida delle categorie C1 e C sono destinate principalmente al trasporto professionale di merci.**

Le autocaravan con un peso fino a 3,5 tonnellate possono essere guidati con la patente di guida B. Oltre le 3,5 tonnellate è necessaria la patente di guida C1 (fino a 7,5 tonnellate). Indipendentemente dal fatto che il veicolo sia utilizzato per uso privato e/o per il tempo libero o che abbia le stesse dimensioni o dimensioni molto simili ad altri autocaravan.

La Direttiva 2012/36/UE³ ha riconosciuto che "Contrariamente ai veicoli della categoria C, che sono dedicati al trasporto professionale di merci, la categoria C1 è eterogenea e comprende un'ampia gamma di veicoli, come i veicoli per il tempo libero o per uso personale, i veicoli di emergenza o antincendio, o i veicoli utilitari utilizzati per scopi professionali, ma in cui la guida non è l'attività principale del conducente" (punto 2). Purtroppo, il C1 e il nuovo C1 97 sono quasi identici. Pertanto, la patente di guida C1 97 è stata tanto poco attraente per l'uso privato quanto lo è sempre stata la C1.

L'ACTItalia E.T.S. Federazione chiede pertanto un'integrazione sostenibile e orientata al futuro della legislazione europea sulla patente di guida. **Le patenti di guida per uso privato di peso superiore a 3,5 tonnellate non devono basarsi sulla classe di patente di guida C1 ad orientamento commerciale. Per le patenti di guida private è necessario un orientamento alla classe di patente di guida B.**

PROPOSTA:

Il limite di peso della patente di guida di categoria B deve essere esteso a 4,25 tonnellate, a condizione che l'uso sia di natura privata.

MOTIVAZIONI:

- Il 15 per cento delle autocaravan supera le 3,5 tonnellate. Le autocaravan immatricolate in Europa (2019) sono 2.2M. Dal 1995 al 2020, l'immatricolazione annuale è passata da 30.000 a 145.000 veicoli. Circa l'85 per cento delle autocaravan di nuova immatricolazione raggiunge le 3,5 tonnellate. Si stima che il numero di autocaravan sopra le 3,5 tonnellate aumenterà notevolmente una volta che la patente di guida B sarà stata modificata a 4,25 tonnellate.
- La sicurezza stradale delle autocaravan è eccellente da anni. Lo studio BAST⁴ (Federal Highway Research Institute, Germania) conferma un risultato molto positivo già nel 2013, con meno dello 0,3% di tutti gli incidenti con danni alle persone causati da autocaravan. Gli incidenti che coinvolgono

PRESIDENZA: Guido Chiari Via IV Agosto 23 50018 Scandicci (FI)

Sede legale: presso Mo.V.I. Lazio Via del Casaleto, 400 ROMA

Cell. 3397697270 e-mail: info@actitalia.it

C.F. e P.I. 08470670012 - Sito web: <http://www.actitalia.it>



A.C.T.italia

Associazione Campeggiatori Turistici d'Italia

Associazione di Promozione Sociale D.M. 9 Marzo 1940

Membro della F.I.C.C. Federation Internationale de Camping Caravannin et Autocaravaning Rue des Colonies 18/9 – 1000 Bruxelles



questi veicoli non rappresentano un problema urgente per la sicurezza stradale se si considera sia il numero assoluto di incidenti sia il rischio di incidenti legati al chilometraggio (256 incidenti con lesioni personali per miliardo di chilometri percorsi) rispetto alle autovetture (519 lesioni personali per miliardo di chilometri percorsi).

- c) I dati reali sugli incidenti dimostrano l'eccellente sicurezza stradale delle autocaravan. In Germania, le statistiche sugli incidenti di autocaravan vengono analizzate annualmente dal 1997 dall'Istituto Federale di Ricerca Autostradale (BASt). Come negli anni precedenti, queste statistiche sono a un livello molto basso. Su un totale di 439.990 veicoli a motore coinvolti in incidenti con danni alle persone, sono stati coinvolti 977 autocaravan. La quota di tutti gli incidenti con danni alle persone causati da autocaravan è diminuita ancora una volta nell'ultimo decennio ed è ora pari allo 0,2%.
- d) Tuttavia, secondo i dati del BASt, uno sguardo alle conseguenze degli incidenti dimostra la sicurezza stradale significativamente più elevata dei veicoli per il tempo libero, anche rispetto alle autovetture. Dei 2.167 conducenti e occupanti di veicoli feriti mortalmente nel 2019, solo due erano occupanti di autocaravan (1.364 nelle autovetture). In relazione alla statistica questo significa che, su 100.000 veicoli in circolazione, gli incidenti sono stati la causa di morte per 2,9 decessi nelle autovetture. Per le autocaravan questo valore è di 0,3.
- e) Non sono disponibili dati a livello europeo. Le motocaravan godono di un buon livello di sicurezza in molti Stati membri, cosicché i governi non hanno visto la necessità di classificare le statistiche sugli incidenti delle autocaravan separatamente dalle auto e dai veicoli commerciali. Questo conferma l'eccellente record di sicurezza perché non sono visti come un rischio particolare.
- f) Il numero di titolari di patente di guida senza un'adeguata patente di guida di oltre 3 500 kg per uso privato è in crescita. Negli Stati membri senza diritti acquisiti non esistono già patenti di guida adeguate per uso privato di peso superiore a 3 500 kg. Negli Stati membri con il mantenimento dei diritti acquisiti, i titolari di una patente di guida adeguata hanno ormai almeno 40 anni. Molti di coloro iniziano a pensare ai viaggi in camper, soprattutto in questi tempi in cui il caravanning è considerato una delle forme di viaggio più sicure.
- g) Il comportamento di guida dei conducenti di autocaravan ha un'influenza diretta sulla sicurezza stradale. Le autocaravan sono di solito guidate durante il giorno, per scopi privati e durante le "vacanze". Non ci sono prove che suggeriscono che le autocaravan con una massa di 4250 kg o 4500 kg siano significativamente più difficili da guidare rispetto a veicoli di 3500 kg.
- h) Le dimensioni (lunghezza, larghezza, altezza) delle autocaravan con 3500 kg o 4250 kg sono identiche. Anche le autocaravan con una massa totale di 4500 kg sono di solito identici a quelli da 3500 kg. Le autocaravan superiori a 3500 kg hanno generalmente solo un telaio modificato per consentire un carico utile maggiore. L'aspetto complessivo (lunghezza, larghezza, altezza) delle autocaravan da 4,25 tonnellate o 4,5 tonnellate è di solito identico a quello delle 3,5 tonnellate.
- i) Le masse delle autocaravan sono in costante aumento. Oltre all'aumento delle dotazioni di sicurezza e ambientali, richiesto dalla normativa UE, le maggiori richieste di comfort da parte dei clienti portano ad un aumento delle masse dei veicoli. La costruzione leggera rallenta questa tendenza ma non le ferma.
- l) Le autocaravan alimentati in alternativa al diesel, avranno bisogno di un ulteriore aumento della massa totale di oltre 4,25 tonnellate per compensare il peso aggiuntivo del sistema di propulsione

PRESIDENZA: Guido Chiari Via IV Agosto 23 50018 Scandicci (FI)

Sede legale: presso Mo.V.I. Lazio Via del Casaletto, 400 ROMA

Cell. 3397697270 e-mail: info@actitalia.it

C.F. e P.I. 08470670012 - Sito web: <http://www.actitalia.it>



A.C.T.italia

Associazione Campeggiatori Turistici d'Italia

Associazione di Promozione Sociale D.M. 9 Marzo 1940

Membro della F.I.C.C. Federation Internationale de Camping Caravanning et Autocaravaning Rue des Colonies 18/9 – 1000 Bruxelles



alternativo (batterie, ecc.). Ad oggi, quasi tutti i mezzi funzionano a gasolio. A differenza del mercato delle autovetture, i veicoli commerciali leggeri di base utilizzati per i camper non offriranno a breve termine soluzioni adeguate per quanto riguarda la gamma di veicoli e il peso aggiunto. Il carico utile necessario per le autocaravan sarà ridotto al minimo grazie al sistema di propulsione alternativo (ad esempio le batterie). Pertanto, il quadro giuridico già esistente, la direttiva 2018/645/UE⁵, deve essere modificato per i veicoli privati. **Infatti, lo spostamento del limite di peso della patente di guida B da 3,5 tonnellate a 4,25 tonnellate non offre alcun vantaggio ai camper privati se i 750 kg di nuovo carico utile vengono attribuiti solo alla propulsione alternativa.**

- m) **Il caravanning fa bene al clima.** In un nuovo studio sono state analizzate le emissioni di gas serra di varie forme di vacanza. Secondo lo studio, le vacanze in roulotte o camper rendono meno dannose per il clima le emissioni di gas serra rispetto ai viaggi in aereo e alle sistemazioni in albergo. Anche i viaggi in treno non hanno necessariamente un equilibrio climatico molto migliore. Lo studio conferma, quindi, i risultati di precedenti studi condotti dall'Öko-Institut⁶⁻⁷ (Germania) e da Osfoldforskning⁸ (Norvegia).
- n) **Il turismo all'aria aperta porta all'economia 23 miliardi di euro di fatturato** e sta acquisendo un'importanza crescente in Europa. I turisti con autocaravan, roulotte o tende hanno portato all'economia generale quasi 23 miliardi di euro di vendite lo scorso anno. Il motore principale di questa crescita è il turismo in autocaravan.

Guido Chiari

Presidente ACTITALIA

Firenze 22 dicembre 2020

Legenda

1 REGOLAMENTO (UE) 2018/858 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 30 maggio 2018 sull'omologazione e la vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e dei sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e che abroga la direttiva 2007/46 / CE

2 DIRETTIVA 2006/126 / CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 20 dicembre 2006 relativa alla patente di guida

3 DIRETTIVA 2012/36 / UE del 19 novembre 2012 che modifica la direttiva 2006/12 e / CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla patente di guida

4 Libretto BAST M 236 - Coinvolgimento in incidenti di camper 2000-2010

5 DIRETTIVA (UE) 2018/645 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 18 aprile 2018 che modifica la direttiva 2003/59 / CE sulla qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti di determinati veicoli stradali per il trasporto di merci o passeggeri e la direttiva 2006 / 126 / CE sulle patenti di guida

6 Schmied, Martin; Dott. Buchert, Matthias: bilanci di gas serra per viaggiare con camper. Rapporto finale dell'Öko-Institut per la Caravan Industrie Verband e.V. Berlin: 2006

7 Bleher, Daniel: impronta di carbonio comparativa dei viaggi in camper, oggi e domani. Rapporto finale dell'Öko-Institut per la Caravan Industrie Verband e.V. Darmstadt: 2013

8 Ostfolf Forskning

9 Dr. Harrer, Bernhard, Spohrer, Moritz: Fattore economico del turismo in campeggio in paesi europei selezionati, dwif e. V., 2020.

PRESIDENZA: Guido Chiari Via IV Agosto 23 50018 Scandicci (FI)

Sede legale: presso Mo.V.I. Lazio Via del Casaletto, 400 ROMA

Cell. 3397697270 e-mail: info@actitalia.it

C.F. e P.I. 08470670012 - Sito web: <http://www.actitalia.it>