



Confederazione Italiana Campeggiatori

Ente Morale D.P.R. n. 1000 del 11 giugno 1963



Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
On. Paola De Micheli
Piazzale di Porta Pia 1
00198 ROMA

Calenzano, 28 dicembre 2020

Oggetto: **È necessario modificare il limite delle 3,5 tonnellate per la Patente di guida B
Facilitare l'acquisizione di una patente di guida B per autocaravan sino a 4,25
tonnellate**

On. Ministro,

la **Confederazione Italiana Campeggiatori** è un ente morale, fondato il 2 luglio 1950, che si occupa di promuovere iniziative per un armonico sviluppo della pratica del campeggio, in qualsiasi forma ed età, nell'ambito **di un corretto uso del territorio e dell'ambiente da salvaguardare**. In poche parole, la Confederazione si occupa di uno dei tanti segmenti di cui è composto il turismo mondiale: cioè **il turismo all'aria aperta** svolto con la tenda, o con la caravan o con l'autocaravan. Confedercampeggio, oggi riunisce circa **190 club, 15 federazioni regionali**, con decine di migliaia di nuclei familiari iscritti.

Questa richiesta è coordinata dalla Fédération Internationale de Camping, Caravanning et Autocaravaning (FICC) AISBL ed è supportata da tutti le 75 federazioni nazionali e club di campeggiatori associati. La Fédération Internationale de Camping, Caravanning et Autocaravaning (FICC) AISBL è l'organizzazione internazionale che rappresenta le associazioni nazionali di consumatori del settore Camping, Caravanning e Motor Caravanning.

Questa richiesta è coordinata anche dalla European Caravan Federation (ECF) ed è supportata da tutti i suoi 13 associati. La European Caravan Federation (ECF) è l'organizzazione che rappresenta le organizzazioni nazionali dell'industria europea del caravan.

Sommario

Il turismo in camper dovrebbe essere accessibile a tutte le generazioni e senza inutili fardelli. Pertanto, a tutti i possessori della patente B di guida dovrebbe essere data la possibilità di guidare veicoli ad uso privato fino a 4,25 tonnellate. L'attuale legge dell'UE sulle patenti di guida richiede, se si superano le 3,5 tonnellate, una patente di guida per scopi commerciali (C1 o C) che è completamente sovradimensionata, complessa e richiede uno spreco di tempo eccessivo per un uso privato.

Oggi, la patente di guida B dà diritto a guidare veicoli con peso a pieno carico fino a 3,5 tonnellate. Allo stesso tempo, a causa degli equipaggiamenti di sicurezza e protezione ambientale, che sono richiesti dalla legge europea, le autocaravan sono sempre più pesanti e



Confederazione Italiana Campeggiatori

Ente Morale D.P.R. n. 1000 del 11 giugno 1963

MEMBER



superano le 3,5 tonnellate, limite della patente di guida B. Inoltre, le autocaravan stanno diventando più confortevoli. La costruzione con materiali leggeri rallenta questa tendenza, ma non la ferma.

Le statistiche degli incidenti non giustificano restrizioni per gli appassionati di camper. Il numero di camper coinvolti in incidenti è estremamente basso in tutte le classi di peso e non ci sono indicazioni che i camper pesanti siano maggiormente coinvolti. Inoltre, viaggiare in camper aiuta il clima. Recenti ricerche attestano che le vacanze con una roulotte o un camper riducono le emissioni nocive per il clima rispetto ai viaggi aerei e alle sistemazioni in hotel.

In questo contesto, la Confederazione Italiana Campeggiatori e la sua organizzazione internazionale, alla quale aderisce, la Fédération Internationale de Camping, Caravanning et Autocaravaning (FICC) AISBL, sono favorevoli all'estensione della patente B per autocaravan fino a 4,25 tonnellate. Ciò richiede una corrispondente modifica della Categoria di patente B.

Premessa:

L'omologazione E U [\[1\]](#) qualifica i camper e le autovetture come "veicoli M1₁" destinati al trasporto di persone (non più otto passeggeri oltre al conducente) e dei loro bagagli. I camper sono utilizzati privatamente per scopi ricreativi. Il numero di passeggeri è il criterio principale per differenziare i diversi veicoli della categoria M (M1. autovetture; M2, M3. autobus). Se un'autocaravan supera le 3,5 tonnellate, i requisiti di massa della patente di guida B non sono corrispondenti alle norme di omologazione per alcuni veicoli M1 più pesanti mentre dovrebbero essere allineati.

La Terza Direttiva sulla Patente di Guida [\[2\]](#) comprende, nella categoria B, i veicoli a motore 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.

I camper con un peso fino a 3,5 tonnellate possono essere guidati con la patente 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 scopi privati e / o ricreativi o abbia dimensioni uguali o molto simili.

La Direttiva UE 2012/36 [\[3\]](#) riconosce che "Contrariamente ai veicoli di categoria C, che sono dedicati al trasporto professionale di merci, la categoria C1 è eterogenea e comprende un'ampia gamma di veicoli, come veicoli per il tempo libero o per uso personale, veicoli di emergenza o antincendio, o veicoli commerciali utilizzati a fini professionali, ma in cui la guida non è l'attività principale del conducente" (considerazione 2). Sfortunatamente, la C1 e la più recente C1 97 sono quasi identiche. Pertanto, la concessione della patente C1 97 era poco attraente per l'uso privato come lo è sempre stata la C1.

La Confederazione Italiana Campeggiatori richiede quindi un supplemento, sostenibile e orientato al futuro, alla legge europea sulla patente di guida. Le patenti di guida per uso privato oltre 3,5



Confederazione Italiana Campeggiatori

Ente Morale D.P.R. n. 1000 del 11 giugno 1963



tonnellate non devono essere basate sulla patente di guida commerciale di classe C1. Per le patenti di guida private è necessario riferirsi alla patente di classe B.

Proposta:

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

Giustificazione:

–**15% superiore a 3,5 tonnellate.** In Europa sono immatricolati 2,2 milioni di autocaravan (2019). Dal 1995 al 2020 le immatricolazioni annuali sono passate da 30.000 a 145.000 autocaravan. Circa l'85% dei camper di nuova immatricolazione arriva a 3,5 tonnellate. Si stima che il numero di camper superiori a 3,5 tonnellate aumenterebbe in modo significativo una volta modificata la patente di guida B a 4,25 tonnellate.

–**La sicurezza stradale dei camper è eccellente da anni [4].** Lo studio BAST (Federal Highway Research Institute, Germania) conferma un risultato molto positivo già nel 2013, con meno dello 0,3% di tutti gli incidenti con lesioni personali causati da camper. Gli incidenti che coinvolgono autocaravan non sono un problema urgente per la sicurezza stradale se si considera sia il numero assoluto di incidenti sia il rischio di incidenti legati ai chilometri percorsi (256 incidenti che coinvolgono lesioni personali per miliardo di chilometri) rispetto alle autovetture (519 lesioni personali per miliardo di chilometri).

–**I dati reali sugli incidenti dimostrano l'eccellente sicurezza stradale dei camper.** In Germania, le statistiche sugli incidenti di autocaravan sono state analizzate su base annua dal Federal Highway Research Institute (BAST) dal 1997. Analogamente agli anni precedenti, queste statistiche sono a un livello molto basso. Su un totale di 439.990 autoveicoli coinvolti in incidenti con lesioni personali, sono stati coinvolti 977 camper. La quota di tutti gli incidenti che coinvolgono lesioni personali provocate da camper è diminuita ancora una volta nell'ultimo decennio e ora è pari allo 0,2%.

–D'altronde, secondo i dati BAST, uno sguardo alle conseguenze degli incidenti dimostra la sicurezza stradale notevolmente superiore dei veicoli per il tempo libero, anche rispetto alle autovetture. Dei 2.167 conducenti di veicoli e occupanti morti nel 2019, solo due erano su camper (1.364 su autovetture). In relazione al parco veicoli circolanti, questo significa che, su 100.000 veicoli in uso, gli incidenti sono stati causa di morte per 2,9 morti nelle autovetture. Per i camper questo valore è 0,3.

–**I dati a livello europeo non sono disponibili.** I camper godono di un buon record di sicurezza in molti stati membri, così i governi non hanno visto la necessità di



Confederazione Italiana Campeggiatori

Ente Morale D.P.R. n. 1000 del 11 giugno 1963



dettagliare le statistiche sugli incidenti delle autocaravan separatamente dalle automobili e veicoli commerciali. Ciò conferma l'eccellente record di sicurezza perché non sono visti come un rischio particolare.

–**Il numero dei titolari di patente di guida senza patente idonea superiore a 3 500 kg per uso privato è in aumento.** Negli stati membri senza diritti acquisiti, non ci sono, finora, patenti di guida idonee per uso privato oltre 3.500 kg. Negli stati membri con tutela dei diritti acquisiti, i titolari di una patente di guida idonea hanno ormai almeno 40 anni. Molti di loro iniziano a pensare al viaggio in camper, soprattutto in questi tempi, in cui il caravan è considerato una delle forme di viaggio più sicure.

–**Il comportamento di guida dei conducenti di camper ha un'influenza diretta sulla sicurezza stradale.** I camper sono generalmente guidati durante il giorno, per scopi privati e "alla velocità delle vacanze". Non ci sono prove che suggeriscano che le autocaravan, con una massa di 4.250 kg siano significativamente più difficili da guidare dei veicoli da 3.500 kg.

–**Le dimensioni (lunghezza, larghezza, altezza) dei camper da 3.500 kg o 4.250 kg sono identiche.** Anche i camper con una massa totale di 4.500 kg sono generalmente identici a quelli di 3.500 kg. Le autocaravan sopra 3.500 kg generalmente hanno solo un telaio modificato per consentire una portata maggiore. L'aspetto complessivo (lunghezza, larghezza, altezza) di una autocaravan da 4,25 tonnellate o 4,5 tonnellate è generalmente identica a una da 3,5 tonnellate.

–**Le masse dei camper sono in costante aumento.** Oltre all'aumento delle attrezzature per sicurezza e rispetto ambientale, che è richiesto dalla legge dell'UE, le sempre crescenti richieste di comfort dei clienti stanno anche portando ad aumentare la massa dei veicoli. La costruzione con materiali leggeri rallenta questa tendenza, ma non la ferma.

–**Le autocaravan ad alimentazione alternativa** avranno bisogno di un ulteriore aumento della massa totale oltre le 4,25 tonnellate per compensare il peso aggiuntivo del sistema di propulsione alternativa (batterie, ecc.). Ad oggi, quasi tutti i camper funzionano con motori diesel. A differenza del mercato delle autovetture, i veicoli commerciali leggeri utilizzati come base per le autocaravan non offriranno, a breve termine, soluzioni adeguate per quanto riguarda l'assortimento dei veicoli e l'incremento di peso. Il carico utile del camper sarà ridotto al minimo dal sistema di propulsione alternativo (es. batterie). Pertanto, il quadro giuridico già esistente, la direttiva 2018/645 / UE [5], deve essere modificato per i veicoli privati. Infatti, spostare il limite di peso della patente B da 3,5 tonnellate a 4,25 tonnellate non offre alcun vantaggio ai camper usati privatamente se i 750 kg di nuovo carico utile saranno attribuiti solo alla propulsione alternativa.

–**Il Caravanning è un bene per il clima.** In un nuovo studio sono state analizzate le emissioni di gas serra delle varie forme di vacanza. Secondo lo studio, le vacanze con una roulotte o un camper riducono le emissioni nocive per il clima rispetto ai viaggi aerei e alle sistemazioni in hotel. Anche i viaggi in treno non hanno necessariamente un bilancio climatico



Confederazione Italiana Campeggiatori

Ente Morale D.P.R. n. 1000 del 11 giugno 1963

MEMBER



palesemente migliore. Lo studio conferma, in tal modo, i risultati di studi precedenti condotti dall'Öko-Institut [\[6\]](#) [\[7\]](#) (Germania) e Osfoldforskning [\[8\]](#) (Norvegia).

– **Il turismo in camper e roulotte porta all'economia 23 miliardi di euro di fatturato [\[9\]](#)**. Il turismo itinerante sta acquisendo un'importanza crescente in Europa. I turisti con camper, roulotte o tende hanno portato all'economia nazionale quasi 23 miliardi di euro lo scorso anno. Il motore principale è il turismo in camper.

La ringrazio per l'attenzione, distinti saluti.

Confederazione Italiana Campeggiatori

IL PRESIDENTE NAZIONALE
(Rag. Giovanni Grassi)

[\[1\]](#) 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 Regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 che abrogano 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 (Rifusione)

[\[3\]](#) DIRETTIVA 2012/36 / UE del 19 novembre 2012 che modifica la direttiva 2006/12 e / CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulle patenti di guida

[\[4\]](#) BAST Heft M 236 - Unfallbeteiligung von Reisemobilen 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 Direttiva 2006/126 / CE sulla patente di guida

[\[6\]](#) Schmied, Martin; Dr. Buchert, Matthias: Treibhausgas-Bilanzen für Reisen mit Motorcaravans. Abschlussbericht des Öko-Institutes für den Caravan Industrie Verband eV Berlin: 2006

[\[7\]](#) Bleher, Daniel: Vergleichende Klimabilanz von Motorcaravanreisen- heute & morgen. Abschlussbericht des Öko-Institutes für den Caravan Industrie Verband eV Darmstadt: 2013

[\[8\]](#) Ostfolfforskning

[\[9\]](#) Dr. Harrer, Bernhard, Spohrer, Moritz: Fattore economico del turismo in campeggio in una selezione di paesi europei, dwif e. V., 2020.