

## **Legge 1° ottobre 2018, n. 117**

### **Introduzione dell'obbligo di installazione di dispositivi per prevenire l'abbandono di bambini nei veicoli chiusi**

A cura della Dott.ssa Simona Dalmazio

#### **PREMESSA**

La **legge 1° ottobre 2018, n. 117** è stata approvata a conclusione dell'iter di esame del disegno di legge AC 651/AS 766 "Introduzione dell'obbligo di installazione di dispositivi per prevenire l'abbandono di bambini nei veicoli chiusi" di iniziativa dell'onorevole **Giorgia Meloni (Fdl)** e di altri provvedimenti abbinati<sup>1</sup>.

In particolare, il relativo provvedimento AC 651 è stato presentato in data 22 maggio 2018 e annunciato alla Camera nella seduta n. 11 del **5 giugno 2018**.

E' stato esaminato in sede legislativa<sup>2</sup> dalla 9<sup>a</sup> Commissione trasporti della Camera e in sede redigente<sup>3</sup> dalla 8<sup>a</sup> Commissione Lavori Pubblici del Senato, pertanto l'iter parlamentare è stato piuttosto breve arrivando all'approvazione definitiva da parte del Senato nella seduta del **25 settembre**.

Il disegno di legge iniziale, che comprendeva un solo articolo, durante l'esame in sede legislativa da parte della Commissione Lavori Pubblici della Camera è stato integrato e modificato arrivando a comprendere quattro articoli con l'introduzione di disposizioni riguardanti l'estensione dell'obbligo riguardante i dispositivi antiabbandono ai veicoli delle categorie M1, N1, N2 e N3<sup>4</sup> immatricolati in Italia, o immatricolati all'estero e condotti da residenti in Italia, le campagne di informazione e sensibilizzazione e l'eventuale introduzione di incentivi per l'acquisto dei dispositivi in parola.

Durante l'iter di esame la Commissione Trasporti della Camera ha audito i rappresentanti di vari Enti, tra cui la Direzione generale per la Motorizzazione, la Polizia stradale ed il C.N.R., oltre ad alcuni soggetti privati interessati al provvedimento in discussione nella seduta del 1° agosto.

Inoltre, durante l'esame in sede legislativa da parte della predetta Commissione, sono stati presentati dai relatori e accolti dal Governo i seguenti **ordini del giorno**:

---

<sup>1</sup> Alla Camera il disegno di legge AC 651 ha assorbito i seguenti provvedimenti: AC.646, AC.655, AC.656, AC.722, AC.732, AC.997; al Senato il disegno di legge AS 766 ha assorbito i seguenti provvedimenti: AS.406, AS.415, AS.557, AS.704, AS.767.

<sup>2</sup> Secondo quanto stabilito dal regolamento della Camera (articolo 92), quando un progetto di legge riguarda questioni che non hanno speciale rilevanza di ordine generale, il Presidente può proporre alla Camera stessa che il progetto sia assegnato ad una Commissione in sede legislativa per l'esame e l'approvazione; in tali casi l'iter di esame è notevolmente ridotto.

<sup>3</sup> Anche al Senato l'iter di approvazione è risultato piuttosto breve considerato che il provvedimento è stato esaminato dalla Commissione Lavori Pubblici in sede redigente ai sensi dell'articolo 36 del Regolamento del Senato.

<sup>4</sup> Le categorie dei veicoli a motore sono definite all'articolo 46 del codice della strada. In particolare appartengono alla categoria M1 i veicoli destinati al trasporto di persone, aventi al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente. Appartengono alla categoria N1 i veicoli destinati al trasporto di merci, aventi massa massima non superiore a 3,5 t, alla categoria N2 i veicoli destinati al trasporto di merci, aventi massa massima superiore a 3,5 t ma non superiore a 12 t e alla categoria N3 i veicoli destinati al trasporto di merci, aventi massa massima superiore a 12 t.

- **0/651/IX/1 della Relatrice Elena Murelli (Lega)** ed altri, volto ad impegnare il Governo a mettere in atto tutte le misure necessarie ad attuare campagne di sensibilizzazione dei genitori in tema di amnesia dissociativa;
- **0/651/IX/2 dell'on. Foti (Fdl)**, sottoscritto anche dal Relatore **Carlo Fidanza (Fdl)**, volto a coinvolgere direttamente le case costruttrici nell'installazione dei dispositivi antiabbandono a bordo dei veicoli, proponendo a tal fine la convocazione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di un tavolo tecnico con le imprese automobilistiche che definisca le modalità con le quali attuare questo percorso;
- **0/651/IX/3 del Relatore Carlo Fidanza (Fdl)**, volto ad impegnare il Governo ad adottare ogni iniziativa utile per assicurare campagne di sensibilizzazione e informazione dei genitori e delle scuole al fine di prevenire gli episodi di abbandono dei bambini nei veicoli chiusi.

L'esame da parte della 8<sup>a</sup> Commissione Lavori Pubblici del Senato (AS 766) è avvenuto senza apportare modifiche al provvedimento, tuttavia alcuni degli emendamenti presentati in tale sede sono stati trasformati in **ordini del giorno accolti dal Governo**, in particolare:

- **G/766/1/8 (già emendamento 1.3), presentato dal senatore Mallegni ed altri (FI)**, che impegna il Governo a valutare la possibilità di inserire una modifica anche del comma 6 del citato articolo 172, al fine di **prevedere che gli scuolabus**, corrispondenti ai veicoli delle categorie M2 (veicoli destinati al trasporto di persone, aventi più di 8 posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima non superiore a 5t) ed M3 (veicoli destinati al trasporto di persone, aventi più di 8 posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima superiore a 5t), **siano obbligatoriamente provvisti dei sistemi di ritenuta, di tipo omologato**;
- **G/766/2/8 (già em.to 1.6)** presentato dal **senatore Modena ed altri (FI)**, il quale impegna il Governo a prevedere che il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti indicante le caratteristiche tecnico-costruttive e funzionali del dispositivo di allarme avvenga nel rispetto del principio del contenimento dei costi a carico dei privati. Tale ordine del giorno recepisce parzialmente le osservazioni espresse nelle audizioni sul provvedimento presso la Commissione Lavori Pubblici<sup>5</sup>;
- **G/766/3/8 (già em.to 1.8)**, presentato dal senatore **Modena ed altri (FI)**, con il quale si impegna il Governo a valutare la possibilità di prevedere un lasso di tempo maggiore<sup>6</sup> per adempiere all'obbligo di installazione del dispositivo, con decorrenza di sei mesi dalla data di entrata in vigore del decreto sulle caratteristiche tecnico-funzionali;
- **G/766/4/8 (già em.to 2.1), presentato dal senatore Mallegni ed altri (FI)**, in base al quale, premesso che l'articolo 2 prevede che il **Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della salute**, nell'ambito delle campagne per la sicurezza stradale e di sensibilizzazione sociale, provvede a informare in modo adeguato sull'obbligo e sulle corrette modalità di utilizzo dei dispositivi di allarme per prevenire l'abbandono di bambini previsti dall'articolo 1 e sui rischi derivanti dall'amnesia dissociativa, si impegna il Governo a **valutare la possibilità di prevedere**, nell'ambito delle **campagne per la sicurezza stradale e di**

<sup>5</sup> Nella seduta antimeridiana del 18 settembre sono stati auditi presso la Commissione Lavori Pubblici del Senato i rappresentanti di Foppa Pedretti SpA, Peg Perego SpA e Inglesina Baby SpA.

<sup>6</sup> L'articolo 1, comma 3 (che apporta modifiche all'articolo 172 del Codice della strada) prevede che l'obbligo di installazione del dispositivo di allarme si applichi decorsi centoventi giorni dalla data di entrata in vigore del decreto sulle caratteristiche tecnico-funzionali e comunque a decorrere dal 1° luglio 2019,

**sensibilizzazione sociale, la costituzione di un apposito Comitato**, con le risorse disponibili a legislazione vigente, che, al fine di garantire la capillare diffusione delle iniziative assunte, **si avvalga anche delle strutture territoriali delle Amministrazioni**;

- **G/766/5/8 (già em.to 3.1)**, presentato dal senatore **Bini ed altri (PD)** che impegna il Governo a valutare la possibilità di introdurre misure di detrazione delle spese sostenute per l'acquisto di sistemi di allarme anti abbandono.

L'approvazione definitiva del disegno di legge in parola, come sopra indicato, è avvenuta il 25 settembre e la relativa legge **legge 1° ottobre 2018, n. 117** è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale, Serie Generale n. 238 del 12 ottobre 2018 che è entrata in **vigore il 27 ottobre 2018**. Tuttavia, come più avanti descritto, l'entrata in vigore delle disposizioni ivi contenute è **subordinata all'emanazione di un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** per la definizione delle caratteristiche tecnico-costruttive e funzionali del dispositivo di allarme e l'obbligo di installazione di tali dispositivi entrerà in vigore decorsi **centoventi giorni dall'entrata in vigore del predetto decreto e, comunque, a decorrere dal 1° luglio 2019**.

Inoltre, le disposizioni di cui all'articolo 2 relative alle **iniziative informative di sicurezza stradale e di sensibilizzazione sociale sono subordinate ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adottato di concerto con il Ministro della salute**.

## **CONTENUTO**

**La legge 1° ottobre 2018, n. 117**, contiene disposizioni volte a rendere obbligatorio un dispositivo di allarme per evitare l'abbandono involontario e inconsapevole dei bambini su alcune tipologie di veicoli.

L'entrata in vigore del provvedimento è fissata al 27 ottobre 2018, ma l'effettiva attuazione è subordinata all'emanazione del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previsto al comma 2 dell'articolo 1, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge. E' altresì previsto che tale obbligo entri in vigore decorsi centoventi giorni dalla data di entrata del predetto decreto e comunque a decorrere dal 1° luglio 2019.

La legge 1° ottobre 2018, n. 117 si compone di quattro articoli che recano le seguenti disposizioni.

### **Articolo 1**

**Il comma 1**, modifica l'articolo 172 del codice della strada in materia di uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini, in particolare:

- aggiorna il riferimento normativo di cui al comma 1 dell'articolo 172, relativo alle disposizioni applicabili all'omologazione dei quadricicli a motore della categoria L6e, dotati di carrozzeria chiusa, sostituendo il riferimento all'articolo 1, paragrafo 3, lettera a) della direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002, che è stata abrogata, con quello al Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013<sup>7</sup> (lettera a);

---

<sup>7</sup> Il Regolamento UE n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 gennaio 2013 è relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli.

- introduce il comma 1- bis all'articolo 172 del codice della strada prevedendo per il conducente dei veicoli della categoria M1, N1, N2 e N3 immatricolati in Italia, o immatricolati all'estero e condotti da residenti in Italia<sup>8</sup>, quando trasporta un bambino di età inferiore ai quattro anni con il sistema di ritenuta di cui al comma 1, l'obbligo di utilizzare un dispositivo di allarme volto a prevenire l'abbandono del bambino, conforme alle specifiche tecnico - costruttive e funzionali che saranno stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui al comma 2 (lettera b);
- inserisce tra le fattispecie sanzionate al comma 10 dell'articolo 172<sup>9</sup>, che ha ad oggetto le sanzioni in caso di mancato uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per i bambini, anche l'ipotesi di utilizzo di un sistema di ritenuta privo del dispositivo dell'allarme sonoro sopra indicato. Conseguentemente la violazione del predetto obbligo è punita con una sanzione amministrativa pecuniaria da 81 a 323 euro. In caso di recidiva nell'arco di un biennio è prevista la sanzione accessoria della sospensione della patente da 15 giorni a due mesi (lettera c);
- modifica, per esigenze di coordinamento, la rubrica dell'articolo 172 introducendo il riferimento ai sistemi di sicurezza.

Il **comma 2** dell'articolo 1 rimanda la definizione delle **caratteristiche tecnico-costruttive** e funzionali del dispositivo di allarme ad un successivo decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare **entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge**<sup>10</sup>.

Il **comma 3** prevede che l'obbligo di installazione del dispositivo di allarme si applichi decorsi centoventi giorni dalla data di entrata in vigore del decreto sulle caratteristiche tecnico-funzionali e comunque a decorrere dal **1° luglio 2019**.

## Articolo 2

Il **comma 1** prevede che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della salute, nell'ambito delle campagne per la sicurezza stradale e di sensibilizzazione sociale, provvede a informare in modo adeguato sull'obbligo e sulle corrette modalità di utilizzo dei dispositivi di allarme per prevenire l'abbandono di bambini previsti dall'articolo 1 e sui rischi derivanti dall'amnesia dissociativa.

Il **comma 2** indica la copertura finanziaria degli oneri, prevedendo lo stanziamento di 80.000 euro per ciascuno degli anni 2019, 2020 e 2021, finalizzati alla realizzazione delle predette campagne informative.

<sup>8</sup> Tale specificazione è stata introdotta a seguito dei rilievi espressi da parte del rappresentante della Polizia stradale in sede di audizione sul provvedimento durante l'iter di esame parlamentare da parte della Commissione Trasporti della Camera.

<sup>9</sup> L'articolo 172 del codice della strada riguarda l'uso delle cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta per bambini. In particolare, il comma 10 è relativo alle sanzioni in caso di mancato uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini prevede che *“Chiunque non fa uso dei dispositivi di ritenuta, cioè delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 80 euro a 323 euro. Quando il mancato uso riguarda il minore, della violazione risponde il conducente ovvero, se presente sul veicolo al momento del fatto chi è tenuto alla sorveglianza del minore stesso. Quando il conducente sia incorso, in un periodo di due anni, in una delle violazioni di cui al presente comma per almeno due volte, all'ultima infrazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da quindici giorni a due mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI”*.

<sup>10</sup> La legge 1° ottobre 2018, n. 117 entra in vigore il 27 ottobre 2018 pertanto tale decreto dovrà essere emanato entro il 26 dicembre 2018.

Il **comma 3** indica che le occorrenti variazioni di bilancio sono apportate con decreti del Ministro dell'economia e delle finanze.

Il **comma 4** specifica, infine, che i messaggi delle campagne costituiscono messaggi di utilità sociale ai sensi dell'articolo 3 della legge 7 giugno 2000, n. 150<sup>11</sup>.

### **Articolo 3**

L'articolo 3 prevede che al fine di agevolare l'acquisto di dispositivi di allarme volti a prevenire l'abbandono dei bambini nei veicoli **con appositi provvedimenti normativi possano essere previste agevolazioni fiscali limitate nel tempo**, nel rispetto della normativa europea sugli aiuti di Stato.

### **Articolo 4**

L'**articolo 4**, infine, reca la clausola di invarianza finanziaria, fatti salvi gli stanziamenti previsti dal comma 2 dell'articolo 2.

\*\*\*\*\*

L'attuazione della legge n. 117/2018, come sopra evidenziato, è rimandata ad un **decreto** del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con il quale saranno definite le caratteristiche tecnico-costruttive e funzionali del dispositivo di allarme, da emanare **entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della stessa**. Inoltre, l'obbligo di installazione del dispositivo di allarme si applicherà decorsi centoventi giorni dalla data di entrata in vigore del decreto sulle caratteristiche tecnico-funzionali e comunque a decorrere dal **1° luglio 2019**.

Tuttavia, la fissazione definitiva del predetto termine al 1° luglio 2019, non risulta concretamente applicabile in caso di mancata adozione del predetto decreto ministeriale con il quale saranno stabilite le caratteristiche tecnico-costruttive e funzionali del dispositivo di allarme.

Al riguardo la predisposizione di tale decreto andrà valutata tenendo in considerazione molteplici aspetti normativi (con particolare riferimento alla normativa UE) e tecnici al fine di garantire l'efficacia delle disposizioni introdotte.

In particolare, l'emanando decreto non potrà prescindere dai **regolamenti UN/ECE<sup>12</sup>** che regolano e definiscono i parametri e i requisiti minimi di sicurezza per l'omologazione dei

---

<sup>11</sup> L'articolo 3 della legge 7 giugno 2000, n. 150 prevede che la Presidenza del Consiglio dei Ministri determini i messaggi di utilità sociale ovvero di pubblico interesse, che la concessionaria del servizio pubblico radio-televisivo può trasmettere a titolo gratuito. Alla trasmissione di tali messaggi sono riservati tempi non eccedenti il due per cento di ogni ora di programmazione e l'uno per cento dell'orario settimanale di programmazione di ciascuna rete. Le emittenti private, radiofoniche e televisive, hanno facoltà, ove autorizzate, di utilizzare tali messaggi per passaggi gratuiti. Nelle concessioni per la radiodiffusione sonora e televisiva è prevista la riserva di tempi non eccedenti l'uno per cento dell'orario settimanale di programmazione per le stesse finalità. Le concessionarie radiotelevisive e le società autorizzate possono, per finalità di esclusivo interesse sociale, trasmettere messaggi di utilità sociale che non rientrano nel computo degli indici di affollamento giornaliero né nel computo degli indici di affollamento orario. Il tempo di trasmissione dei messaggi non può, comunque, occupare più di quattro minuti per ogni giorno di trasmissione per singola concessionaria. Tali messaggi possono essere trasmessi gratuitamente; qualora non lo fossero, il prezzo degli spazi di comunicazione contenenti messaggi di utilità sociale non può essere superiore al cinquanta per cento del prezzo di listino ufficiale indicato dalla concessionaria.

seggolini auto per bambini, pertanto non potrà prevedere interventi sugli stessi che ne compromettano la sicurezza.

In tale contesto lo stesso articolo 172 del codice della strada, al comma 1, prevede che i bambini di statura inferiore a 1,50 m siano assicurati al sedile con un sistema di ritenuta adeguato al loro peso e **di tipo omologato** secondo le normative stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, conformemente ai regolamenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite o alle equivalenti direttive comunitarie.

Al riguardo, l'articolo 229 del codice della strada delega i Ministri della Repubblica a recepire con proprio decreto, secondo le competenze loro attribuite, le direttive comunitarie concernenti le materie disciplinate dal predetto codice. In tale ambito il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 15 maggio 2014 recante Recepimento della direttiva di esecuzione 2014/37/UE della Commissione, del 27 febbraio 2014, che modifica la direttiva 91/671/CEE del Consiglio, relativa all'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini nei veicoli, nell'adeguare la normativa nazionale alle disposizioni contenute nella citata direttiva, ha altresì stabilito che **il sistema di ritenuta per bambini deve essere installato in conformità alle informazioni sul montaggio fornite dal fabbricante**, pertanto ogni eventuale dispositivo antiabbandono previsto dall'emanando decreto dovrà tenere conto di tali disposizioni al fine di rispettare la normativa europea e di non compromettere la sicurezza dei sistemi di ritenuta.

Si precisa che la **normativa europea non prevede l'obbligo di dotare i sistemi di ritenuta di allarmi antiabbandono**, ma esistono in commercio sistemi di ritenuta già integrati con un sistema di allarme antiabbandono, omologati ai sensi della predetta normativa, oltre a dispositivi autonomi di allarme antiabbandono che possono essere utilizzati unitamente ai sistemi di ritenuta<sup>13</sup>. Inoltre, possono essere previsti sistemi di allarme in fase di costruzione del veicolo o inseriti con successive modifiche tecniche allo stesso. In particolare, esistono due tipologie di dispositivi a seconda che gli stessi si configurino quali device tecnici del veicolo o che consistano in sensori connessi con particolari sistemi che non prevedono modifiche al veicolo stesso. Nel primo caso potrebbero derivare criticità dall'applicazione della norma in parola, considerato che eventuali dispositivi che prevedono la modifica del veicolo, richiedendo specifici interventi da parte del costruttore, con eventuale aumento dei costi a carico degli acquirenti dei veicoli in Italia, non potrebbero essere applicati dal luglio 2019.

Viceversa, con l'applicazione di sensori<sup>14</sup> a bordo del seggiolino, collegati con sistemi di comunicazione a breve raggio (ad esempio bluetooth), di allarme e/o di chiamata automatica verso numeri predefiniti, sarebbe possibile attuare gli obblighi introdotti dalla legge n. 117/2018 tempestivamente e con costi limitati per i consumatori.

Analogamente potrebbe essere previsto che il conducente si doti di sistemi di ritenuta integrati con un allarme antiabbandono, omologati ai sensi della normativa europea.

In ogni caso la soluzione adottata dovrà in primo luogo essere in linea con la normativa europea in materia di omologazione dei sistemi di ritenuta, tecnicamente semplice ed avere un costo contenuto per i consumatori.

---

<sup>12</sup> Regolamenti UN/ECE R44 e successive modifiche e UN ECE R129.

<sup>13</sup> Per i dispositivi autonomi di allarme non sussistono specifiche disposizioni europee relative all'omologazione.

<sup>14</sup> Tali sensori possono attivarsi in rapporto alla temperatura rilevata sul seggiolino, al peso, al movimento ecc.

Al riguardo è auspicabile l'attivazione, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un tavolo tecnico con il coinvolgimento dei vari operatori pubblici e privati del settore volto ad adottare le soluzioni più efficaci nel rispetto della normativa UE e del principio di neutralità tecnologica che il decreto dovrà avere.