
XVI Legislatura – Senato della Repubblica Atto n. 2559

Nota di approfondimento a cura del Comitato di Redazione ACI del 6.7.2011

L'atto n. S 2559 recante "Modifiche agli articoli 53, 97, 115, 116 e 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di circolazione e guida dei ciclomotori e dei quadricicli" presentato al Senato di iniziativa del Sen. Lannutti, è stato assegnato per l'esame in sede referente alla Commissione permanente VIII (Lavori pubblici, comunicazioni). L'analisi in Commissione non è ancora iniziata ma sono già stati richiesti i pareri delle commissioni 1^a (Aff. cost.), 2^a (Giustizia), 5^a (Bilancio), 10^a (Industria), 14^a (Unione europea).

Al fine di accrescere il livello di sicurezza stradale sui veicoli qualificati come quadricicli leggeri (minicar), si inaspriscono ulteriormente le sanzioni già previste dal codice della strada nel caso di modifiche effettuate per aumentarne potenza e velocità oltre quella consentita dal codice stesso. Si introduce la sanzione della sospensione del certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori o della patente per un periodo di dodici mesi per chiunque circoli con un quadriciclo le cui caratteristiche costruttive risultino modificate o che sviluppi una velocità superiore ai 45 km/h. Inoltre l'articolo 2 dispone che per condurre quadricicli è necessario il conseguimento della patente di categoria A limitata, cosiddetta A1, a partire dai sedici anni di età. La patente A1 sostituisce il certificato di idoneità alla guida di ciclomotori, attualmente richiesto dalla legge per la conduzione di tali veicoli e conseguibile a partire dai quattordici anni di età.

Si riporta di seguito lo schema del disegno di legge con la relazione di accompagnamento.

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore Lannutti

comunicato alla presidenza il 15 febbraio 2011

Modifiche agli articoli 53, 97, 115, 116 e 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di circolazione e guida dei ciclomotori e dei quadricicli

Onorevoli Senatori. – Il settore dei quadricicli – le cosiddette *minicar* – in Europa contava nel 2008 un totale di circa 340.000 veicoli. I mercati principali, oltre all'Italia, sono Francia e Spagna. L'Italia, con circa ottantamila *minicar* circolanti, è il secondo mercato europeo del settore, con un giro d'affari stimato in circa cinquanta milioni di euro. Secondo i dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Direzione generale per la motorizzazione, il mercato nazionale più importante è quello romano, che assorbe il 17 per cento dell'immatricolato, seguito da quello napoletano e da quello catanese.

Secondo il rapporto del TRL – *Transportation Research Laboratory*, preparato su richiesta della Commissione europea, i dati sugli incidenti che coinvolgono i quadricicli sono molto limitati. Quelli disponibili, però, indicano che il rischio di incidente mortale per unità di distanza percorsa è tra dieci e quattordici volte più elevato del rischio delle autovetture.

Solo in Italia, nel 2009, si sono registrati incidenti con 733 *minicar* coinvolte che hanno provocato dieci morti e 67 feriti. In seguito ai numerosi incidenti verificatisi nella capitale, nei mesi scorsi, la procura di Roma ha avviato un'inchiesta avente l'obiettivo di verificare i criteri preposti all'ottenimento dell'omologazione nonché il rispetto delle regole da parte delle case costruttrici.

In tutte le relazioni tecniche prodotte dai periti in occasione degli incidenti mortali verificatisi a partire dallo scorso anno, è stato evidenziato che ogni *minicar* è suscettibile di essere potenzialmente pericolosa per il conducente così come per il passeggero.

Nel corso degli ultimi mesi, le Forze dell'ordine hanno effettuato, soprattutto nel comune di Roma, migliaia di controlli sui quadricicli circolanti e disposto il fermo amministrativo di numerosi veicoli illegalmente modificati. Le recenti disposizioni introdotte nel codice della strada, di cui al

decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per la guida delle *minicar* sembrano essere quindi insufficienti, in quanto le *minicar* continuano ad essere considerate alla stregua di ciclomotori, lasciando in parte intatti i vantaggi di questa equiparazione, ovvero la guida senza patente, l'accesso libero alle aree interdette agli altri veicoli e la possibilità di parcheggiare anche negli stalli delle moto. Al contrario, la tutela dei guidatori non risulta adeguatamente garantita e la situazione assume maggiore gravità se si considera che, nella maggior parte dei casi, alla guida di quadricicli troviamo ragazzi di giovanissima età, privi di qualsiasi conoscenza del codice della strada e di esperienza di guida di veicoli a motore. Inoltre tali veicoli sono quasi sempre sprovvisti di qualsiasi dispositivo di sicurezza e non sono obbligati a superare i *crash test* previsti per le automobili. A riguardo, l'ANCMA – Associazione nazionale ciclo motociclo accessori ha sostenuto, nel corso di un'audizione svoltasi presso l'8ª Commissione permanente del Senato, che solo nel corso degli ultimi anni si è assistito ad una sempre maggiore diffusione dei freni a disco montati su tutte e quattro le ruote dei quadricicli. Sono, invece, ancora ad una fase di sperimentazione i sistemi di frenatura avanzata, come l'ABS, destinati ad accrescere i livelli di sicurezza attiva dei veicoli, soprattutto nelle condizioni di marcia più critiche (fondo stradale bagnato, sdruciolevole, eccetera). Per quel che concerne il livello di sicurezza passiva, i produttori stanno ancora sperimentando soluzioni avanzate e dunque rarissimi sarebbero i modelli in commercio dotati di *air-bag*.

L'esistenza di criticità sotto il profilo della sicurezza di tali veicoli è stata ribadita anche a livello comunitario. A tal fine, la Commissione europea ha di recente adottato una proposta di regolamento del Consiglio e del Parlamento europeo riguardo l'omologazione e la sorveglianza sul mercato dei veicoli a due o tre ruote e dei quadricicli (COM(2010) 542). Tale proposta è stata adottata a seguito di consultazione pubblica che ha confermato l'opportunità di una regolamentazione di livello europeo per il suddetto tipo di veicoli, volta anche ad introdurre, per quanto applicabili, gli stessi requisiti di sicurezza richiesti per le autovetture.

In data 11 gennaio 2011 il Consiglio dei ministri ha inoltre dato il via libera preliminare ad uno schema di decreto legislativo che, recependo la direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, modifica il codice della strada prevedendo, tra l'altro, l'obbligatorietà del conseguimento di una patente anche per la guida di ciclomotori e *minicar*. Le norme entreranno in vigore, però, solo a partire da gennaio 2013.

Il presente disegno di legge, al fine di accrescere il livello di sicurezza stradale ed in particolare di tutelare i giovani conducenti di quadricicli, reca modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, volte innanzitutto a sanzionare ogni modificazione illegalmente apportata ai predetti veicoli con l'obiettivo specifico di aumentarne la velocità oltre i limiti posti dallo stesso codice.

L'articolo 1 del presente disegno di legge inasprisce ulteriormente le sanzioni pecuniarie a carico di chi fabbrica, produce, pone in commercio o vende ciclomotori o quadricicli alterati e stabilisce altresì la sanzione amministrativa accessoria della sospensione del certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori o della patente per un periodo di dodici mesi per chiunque circoli con un quadriciclo le cui caratteristiche costruttive risultino modificate. La stessa sanzione accessoria si applica inoltre a chiunque circoli con un veicolo in grado di superare i limiti di velocità prescritti all'articolo 52 del codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992. Si provvede, inoltre, al comma 3, a modificare l'articolo 142 del medesimo codice in materia di limiti di velocità, al fine di stabilire che i quadricicli leggeri (categorie L6e e L7e) non possono superare il limite dei 45 km/h.

L'articolo 2 dispone che per condurre quadricicli è necessario il previo conseguimento della patente di categoria A limitata, cosiddetta A1, a partire dai sedici anni di età, contrariamente a quanto previsto dalla normativa vigente ai sensi della quale è necessario il conseguimento, a partire dall'età di quattordici anni, del semplice certificato di idoneità alla guida di ciclomotori.

Per tali motivi si auspica un celere e favorevole *iter* di esame del presente disegno di legge.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Modifiche agli articoli 53, 97 e 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sanzioni per la guida dei ciclomotori e dei quadricicli e di limiti di velocità)

1. All'articolo 53, comma 1, lettera *h*), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: «velocità massima fino a 80km/h.» è inserito il seguente periodo: «Per i quadricicli delle categorie L6e e L7e, di cui all'articolo 1, paragrafo 3, della direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002, la velocità massima è quella stabilita dall'articolo 52, comma 1, lettera *b*)».

2. All'articolo 97 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 5 è sostituito dal seguente:

«5. Chiunque fabbrica, produce, pone in commercio o vende ciclomotori o quadricicli delle categorie L6e e L7e, di cui all'articolo 1, paragrafo 3, della direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002, non rispondenti ad una o più delle caratteristiche o prescrizioni indicate nell'articolo I del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 31 gennaio 2003, pubblicato nel Supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 123 del 29 maggio 2003, o nel certificato di circolazione, ovvero che sviluppino una velocità superiore a quella prevista dall'articolo 52, comma 1, lettera *b*), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.000 a euro 5.000. Alla sanzione da euro 779 a euro 3.119 è soggetto chi effettua sui ciclomotori o sui quadricicli delle categorie L6e e L7e modifiche idonee ad aumentarne la velocità oltre i limiti previsti dall'articolo 52»;

b) al comma 6 è aggiunto, in fine, il seguente periodo:

«Chiunque circola con un quadriciclo a motore non rispondente ad una o più delle caratteristiche o prescrizioni indicate nell'articolo 52 e nell'articolo 1, comma 3, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 31 gennaio 2003, pubblicato nel Supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 123 del 29 maggio 2003, o nel certificato di circolazione, ovvero che sviluppi una velocità superiore a quella prevista dallo stesso articolo 52, è soggetto alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione del certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori o della patente per un periodo di dodici mesi»;

c) la rubrica è sostituita dalla seguente: «Circolazione dei ciclomotori e dei quadricicli».

3. All'articolo 142, comma 3, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) alla lettera a), dopo la parola: «ciclomotori» sono inserite le seguenti: «e quadricicli delle categorie L6e e L7e, di cui all'articolo 1, paragrafo 3, della direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002»;

b) alla lettera d), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «fatto salvo quanto previsto alla lettera a) per i quadricicli delle categorie L6e e L7e».

Art. 2.

(Modifiche agli articoli 115 e 116 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di requisiti per la guida di veicoli)

1. All'articolo 115, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo la lettera b) è inserita la seguente:

«*b-bis*) anni sedici per guidare quadricicli delle categorie L6e e L7e, di cui all'articolo 1, paragrafo 3, della direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002, purché non trasportino altre persone oltre al conducente;».

2. All'articolo 116 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo il comma 1-*quinqies* è inserito il seguente:

«1-*sexies*. I quadricicli di categoria L6e, di cui all'articolo 1, paragrafo 3, lettera *a*), della direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002, possono essere condotti unicamente previo conseguimento della patente di categoria A limitata alla guida di motocicli di cilindrata non superiore a 125 cc e di potenza massima non superiore a 11 Kw».