

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 2663

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**MAIRA, SCARFAGNA, RICCIUTI, IANNUZZI, CASTELLOTTI, OCCHIPINTI, DEMITRY, STORNELLO, MELELEO, FORTUNATO, ZOPPI, VAIRO, FRASSON, ALTERIO, D'ACQUISTO, LA GLORIA, TISCAR, NAPOLI, POLIZIO, SARTORIS, BORSANO, GELPI, LUIGI RINALDI, SAVIO, ALESSI, LAVAGGI, FRANCESCO FERRARI**

Modifiche alla legge 24 dicembre 1969, n. 990, e al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), in materia di trasporto di altra persona sui ciclomotori

*Presentata il 13 maggio 1993*

ONOREVOLI COLLEGHI! — È di questi giorni la conoscenza ed il conseguente dibattito su quella parte delle osservazioni della Comunità europea relative all'articolo 52, comma 1, lettere *b)* e *c)*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada). In pratica la Comunità europea ha invitato l'Italia ad adeguarsi alle disposizioni in vigore negli altri Paesi della Comunità, obbligando i ciclomotori ad installare sedili che consentono il trasporto di un passeggero (da qui la conseguenza di rendere lecito per i ciclomotori il trasporto di un passeggero, oggi vietato dal nuovo codice della strada) e consentendo che la velocità mas-

sima per i ciclomotori sia pari a 45 chilometri orari, anziché a 40 chilometri orari, come previsto dal nostro nuovo codice della strada.

Le prime reazioni del Governo, espresse informalmente dal Ministro competente, sono state di dissenso sulle osservazioni in merito al punto specifico, formulate dalla Comunità europea, il che fa presumere che il Governo non voglia adottare alcuna iniziativa legislativa di adeguamento a tali osservazioni.

A prescindere dalla valutazione sull'obbligatorietà o sulla non obbligatorietà per l'Italia di adeguarsi alle osservazioni della Comunità europea (la giurispru-

denza della Corte di Cassazione, oramai, è consolidata nel ritenere obbligatorio l'adeguamento alle disposizioni della CEE, tranne quando incidano in materie attinenti all'ordine pubblico, nelle quali non rientra la fattispecie in esame) ed a prescindere dall'utilità di adeguare il trasporto per ciclomotori, e le relative dotazioni tecniche, agli altri Paesi membri della Comunità europea, altre valutazioni depongono per la giustezza delle osservazioni della Comunità europea e, quindi, per la necessità dell'Italia di adeguarsi ad esse.

Arroccarsi sulla difesa delle vigenti norme sul « monotrasporto » dei ciclomotori e sul contenimento della loro velocità massima entro i 40 chilometri orari per presunti motivi di sicurezza è, di fatto, nascondersi dietro la realtà. Altre sono le norme vigenti, ed in via generalizzata disapplicate, che assicurano la sicurezza nella circolazione dei ciclomotori quali, per esempio, l'obbligo del casco di protezione. Il non consentire il trasporto sui ciclomotori del secondo passeggero per motivi di sicurezza è un falso problema. Non c'è chi non valuti che il secondo passeggero automaticamente limita la capacità di potenza del ciclomotore e, quindi, la sua velocità, con le insite conseguenze sul piano della maggiore sicurezza. È notorio, e sotto gli occhi di tutti, che già oggi, con la tolleranza dei soggetti preposti ai controlli e con l'acquiescente benevolenza dei genitori, i giovani ed i meno giovani circolino in due sui ciclomotori.

Si è, in pratica, acquisito sul tema un tacito sistema di « disobbedienza sociale »

che esplose soltanto, e con aspetti negativi per chi usufruisce dei ciclomotori come conducente e come trasportato e per chi ne è proprietario o ne consente la circolazione, allorquando i ciclomotori ed i loro trasportati sono coinvolti in incidenti stradali. In questi casi lunghe, farraginose, pretestuose e causidiche sono le diatribe giuridiche in ordine alle responsabilità e corresponsabilità negli eventi dannosi da circolazione stradale ed i conseguenti aspetti del risarcimento del danno. Il tutto in contrasto con l'esigenza di una pronta definizione di questi accadimenti e di un giusto ristoro dei danni per chi ne è coinvolto.

Nella specie, più che adeguarsi ad una disposizione della Comunità europea, è necessario prendere atto di un costume sociale diffuso, regolamentandolo nell'interesse della comunità, il che altro non è che l'aspetto più genuino della funzione legislativa, che non può prestare attenzione alle comprensibilmente interessate tesi contrarie dei costruttori di ciclomotori.

La presente proposta di legge mira, quindi, a rivisitare le norme vigenti in ordine al trasporto per i ciclomotori, consentendo al conducente, al compimento del sedicesimo anno di età, di trasportare un'altra persona, nonché ad adeguare l'obbligo assicurativo per i terzi trasportati.

In parallelo, e per evidenti ragioni di sicurezza, la presente proposta di legge prevede un inasprimento delle sanzioni per il mancato uso, da parte dei conducenti e dei trasportati, del casco protettivo e l'obbligo del superamento di un apposito esame di idoneità alla guida.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

1. La lettera *b)* del comma 1 dell'articolo 52 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituita dalla seguente:

« *b)* capacità di sviluppare su strada orizzontale una velocità fino a 45 Km/h; ».

## ART. 2.

1. La lettera *c)* del comma 1 dell'articolo 52 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituita dalla seguente:

« *c)* sedile biposto che consenta il trasporto di altra persona oltre il conducente ».

## ART. 3.

1. Dopo la lettera *b)* del comma 1 dell'articolo 115 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserita la seguente:

« *b-bis)* anni sedici per guidare ciclomotori con trasporto di un passeggero, a condizione che il conducente abbia superato gli esami di idoneità per la patente di guida di motoveicoli di cui all'articolo 116; ».

## ART. 4.

1. Il comma 2 dell'articolo 170 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente:

« 2. Sui ciclomotori condotti da minori che non abbiano compiuto i sedici anni di età e che non siano in possesso della patente di guida di cui all'articolo 116, è vietato il trasporto di altre persone oltre al conducente ».

## ART. 5.

1. La lettera *a)* del comma 1 dell'articolo 171 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituita dalla seguente:

« *a)* ai conducenti minorenni alla guida di ciclomotori a due ruote e di motocicli, nonché agli eventuali passeggeri minorenni; ».

## ART. 6.

1. Dopo il comma 3 dell'articolo 171 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

« *3-bis.* La sanzione amministrativa di cui al comma 2 è applicata anche al passeggero minorenne. La violazione relativa al mancato uso del casco da parte del conducente minorenne di ciclomotori, nonché quella relativa al passeggero minorenne che con il consenso del conducente non usi il casco di protezione, è annotata sulla patente di guida del conducente di cui all'articolo 116. A tal scopo chi rileva la violazione deve, al momento dell'accertamento della violazione, ritirare la patente di guida onde consentire agli ispettorati provinciali della MCTC di procedere alla pronta annotazione ed alla immediata restituzione del documento all'interessato. Ove il conducente di ciclomotore incorra in una seconda violazione di mancato uso personale del casco protettivo, o di consenso al mancato uso del casco protettivo da parte del passeggero minorenne, si procede, previa annotazione nella patente di guida, ad inibire la conduzione di ciclomotori per un periodo di sei mesi. All'incorrere di una terza violazione è inibita per cinque anni la conduzione di ogni tipo di ciclomotori e di motoveicoli ».

## ART. 7.

1. Al comma 1 dell'articolo 193 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: « compresi i filoveicoli e i ri-

morchi » sono sostituite dalle seguenti:  
« compresi i filoveicoli, i rimorchi ed i  
ciclomotori ».

ART. 8.

1. Al primo comma dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, da ultimo modificato dall'articolo 27 della legge 19 febbraio 1992, n. 142, le parole: « compresi i filoveicoli e i rimorchi » sono sostituite dalle seguenti: « compresi i filoveicoli, i rimorchi ed i ciclomotori ».

ART. 9.

1. Il primo comma dell'articolo 5 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, è abrogato.