



DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori BULGARELLI, SCIBONA, MANGILI, VACCIANO,
CAMPANELLA e PEPE**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 22 OTTOBRE 2013

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di guida di quadricicli leggeri

ONOREVOLI SENATORI. - Si sono verificati negli ultimi anni gravi incidenti stradali che hanno avuto come protagoniste le cosiddette microcar. Nel 2011 un'inchiesta condotta dalla procura di Roma, a seguito del verificarsi di alcuni incidenti mortali avvenuti nella Capitale, dimostrò che, a fronte di un impatto con ostacoli fermi o mobili, non vi è alcuna garanzia di sicurezza da parte dell'abitacolo. Va ricordato che con il termine «microcar» si indicano comunemente i quadricicli leggeri che, seppure morfologicamente abbiano molta somiglianza con le piccole autovetture da città (cosiddette *city car*), rientrano nella categoria internazionale dei veicoli a due e tre ruote, nettamente distinta da quella delle autovetture. È evidente che non si può pretendere da un veicolo che per legge può pesare appena 350 chili, di resistere perfettamente all'urto anche contro un'utilitaria, che pesa almeno il triplo. Né si può pretendere da un mezzo progettato per non superare i 45 km/h di tenere bene la strada ed essere stabile anche su velocità maggiori raggiungibili a seguito di interventi di manomissione. Non è pensabile che tutto si risolva allacciando le cinture di sicurezza, come ora impone il codice della strada, o scegliendo un modello dotato di *airbag*.

I veicoli classificati quadricicli leggeri sono soggetti a precise norme armonizzate dall'Unione europea: in particolare, la commercializzazione e la circolazione in ambito comunitario è subordinata all'obbligo dell'omologazione europea, ai sensi della direttiva 2002/24/CE. La direttiva citata rappresenta il quadro generale dei requisiti che le microcar debbono possedere per ottenere l'omologazione europea, e ciò che rileva è che nel

suddetto quadro normativo europeo non siano previste prove di sicurezza relative a stabilità e *crash-test*.

Nel 2011 l'allora Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, nel rispondere a un'interpellanza urgente (n. 2-00933), presentata presso la Camera dei deputati, con la quale si chiedeva maggiore sicurezza nella circolazione stradale delle microcar, riferiva che si era ritenuto opportuno assumere iniziative in ambito comunitario al fine di rivisitare la citata direttiva 2002/24/CE e che era stata infatti già proposta ai competenti organi comunitari una modifica finalizzata all'aumento della massa a vuoto massima dei quadricicli leggeri, affinché tale incremento potesse consentire il miglioramento delle dotazioni di sicurezza. Inoltre veniva dichiarato che il Ministero si riservava di proporre nelle sedi europee ulteriori iniziative intese a prevedere l'implementazione dei requisiti di stabilità e sicurezza dei veicoli in questione.

Ci sono microcar più o meno resistenti agli urti, più o meno stabili in una manovra di emergenza e con freni più o meno efficaci e resistenti. È ovvio che con il passare del tempo la produzione andrà migliorando e che tali miglioramenti verranno estesi a tutto il mercato dell'Unione europea e resi obbligatori. In tal senso, occorre ricordare che è stato recentemente adottato il regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli, le cui disposizioni tendono a migliorare la sicurezza di tali veicoli. Il regolamento, però, si applicherà a decorrere dal 1° gennaio 2016. Considerato che i

mezzi di circolazione in discussione sono spesso guidati da giovanissimi, senza esperienza al volante, o da persone alle quali è stata ritirata la patente, il presente disegno di legge è volto a prevedere che per poter guidare una microcar sia necessario il raggiungimento del diciottesimo anno di età.

L'articolo 1 del disegno di legge interviene, al comma 1, sull'articolo 117 del codice della strada, al fine di introdurre una limitazione alla guida per i possessori di patente di guida di categoria AM, ai quali non è consentita la guida dei quadricicli leggeri fino al compimento della maggiore età. In particolare, alla lettera c) si prevede che chi viola la limitazione introdotta sia soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria.

Al comma 3 si dispone infine che non è consentita la guida di quadricicli leggeri a chiunque sia soggetto alla sospensione della patente in ragione del superamento dei limiti massimi di velocità previsti al comma 9 dell'articolo 142 del codice della strada, ossia per coloro ai quali la patente è stata sospesa per il superamento dei limiti massimi fra 40 e 60 km/h. La finalità è quella di porre rimedio ad un'evidente anomalia presente nel codice della strada, per cui se la patente viene sospesa per aver superato di oltre 60 km/h il limite di velocità, non si possono guidare ciclomotori e microcar, mentre se il superamento del medesimo limite è compreso tra i 40 e i 60 km/h, si mantiene la possibilità di poter aggirare la sanzione.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. All'articolo 117 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma *2-bis* è inserito il seguente:

«*2-ter.* Ai titolari di patente di guida di categoria AM, fino al compimento del diciottesimo anno di età, non è consentita la guida di quadricicli leggeri (categoria L6e).»;

b) al comma 3, primo periodo, le parole: «commi 2 e *2-bis*» sono sostituite dalle seguenti: «commi 2, *2-bis* e *2-ter*»;

c) al comma 5, primo periodo, le parole: «commi 2 e *2-bis*» sono sostituite dalle seguenti: «commi 2, *2-bis* e *2-ter*».

2. All'articolo 115, comma 1, lettera *a)*, numero 2), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «e ad eccezione dei veicoli di cui all'articolo 117, comma *2-ter*».

3. All'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo il comma *9-bis*, è inserito il seguente:

«*9-ter.* Non è consentita, a chiunque sia soggetto alla sospensione della validità della patente di guida prevista al comma 9, e per tutto il medesimo periodo di sospensione, la guida di quadricicli leggeri (categoria L6e).».