

SENATO DELLA REPUBBLICA

XV LEGISLATURA

N. 1424

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori COMINCIOLI, GRILLO, CAPRILI, MANZELLA, SCARABOSIO, TOFANI, LUNARDI, PISANU, MARTINAT, VICECONTE, ADDUCE, ALBERTI CASELLATI, ALLEGRINI, ANTONIONE, AMATO, ASCIUTTI, AZZOLLINI, BALBONI, BALDINI, BARELLI, BATTAGLIA Antonio, BETTAMIO, BIANCONI, BIONDI, BONFRISCO, BORNACIN, BRUNO, BURANI PROCACCINI, CAMBER, CANTONI, CARRARA, CARUSO, CASOLI, CENTARO, CICOLANI, COSTA, D'ALÌ, DAVICO, DEL PENNINO, DELOGU, FANTOLA, FIRRARELLO, FLUTTERO, FONTANA, FRUSCIO, GENTILE, GHIGO, GIRFATTI, GIULIANO, IANNUZZI, IZZO, LORUSSO, LOSURDO, LUSI, MAFFIOLI, MALVANO, MARCONI, MARINI Giulio, MASSIDDA, MONACELLI, MORRA, NESSA, NIEDDU, NOVI, PALLARO, PALMA, PASTORE, PIANETTA, PICCIONI, PIROVANO, PITTELLI, PONTONE, POSSA, QUAGLIARIELLO, RAMPONI, REBUZZI, SACCONI, SANCIU, SAPORITO, SCALERA, SCARPA BONAZZA BUORA, SCOTTI, SELVA, STANCA, STERPA, STIFFONI, STRANO, TADDEI, THALER AUSSERHOFER, TOMASSINI, VALDITARA, VEGAS, VENTUCCI, VIESPOLI, ZANETTIN, BACCINI, BUTTIGLIONE, CICCANTI, COLLINO, DE POLI, EUFEMI, FORTE, GHEDINI, GUZZANTI, LIBÈ, MANINETTI, NARO, PETERLINI, PIONATI, POLI, RUGGERI, VIZZINI, ZANOLETTI, ZICCONI, CORONELLA, GRAMAZIO, TOTARO, BARBA, BUTTI, CURSI, DE GREGORIO, DELL'UTRI, LEONI, MANNINO, PERRIN, POLITO, POLLASTRI, POLLEDRI, RAME, RUBINATO, PINZGER, ROSSI Fernando, ALBONETTI, ALLOCCA, ANGIUS, AUGELLO, BOCCIA Maria Luisa, BONADONNA, BRISCA MENAPACE, BUCCICO, CAPELLI, CONFALONIERI, DEL ROIO, DI LELLO FINUOLI, EMPRIN GILARDINI, GAGLIARDI, GALLI, GIANNINI, LIOTTA, MANZIONE, MARTONE, MENARDI, MORSELLI, PALERMO, RUSSO SPENA, SAIA, TECCE, VALPIANA, VANO, ZUCCHERINI, PASETTO, BALDASSARRI, BERSELLI, CALDEROLI, COLLI, CURTO, DI BARTOLOMEO, DIVINA, FAZZONE, FERRARA, FRANCO Paolo, GABANA, LADU, MAURO, MUGNAI, PERA, PICCONE, PISTORIO, ROTONDI, SANTINI, STEFANI, VALENTINO, ANDREOTTI, DIVELLA, TREMATERRA e ALFONZI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 21 MARZO 2007

Norme sul trasporto di minori sui ciclomotori e motoveicoli

ONOREVOLI SENATORI. - Da un'attenta lettura del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, si rileva che non vi è un chiaro richiamo, né tanto meno una descrizione precisa di norme che regolino il trasporto del passeggero minore su motociclo e ciclomotore.

Vi sono poche disposizioni, che per la loro genericità si prestano ad interpretazioni soggettive e che descrivono sommariamente come deve sedere il passeggero di qualsiasi età: «l'eventuale passeggero deve essere seduto in modo stabile ed equilibrato, nella posizione determinata dalle apposite attrezzature del veicolo». Nessun accenno ai parametri di età del trasportato, né a seggiolini o altri dispositivi di sicurezza.

L'unico riferimento all'età riguarda il conducente del veicolo che, sia per ciclomotori che per i motocicli, deve essere maggiorenne.

Per quanto riguarda il rinvio del codice della strada alla necessità di una seduta stabile ed equilibrata, è evidente che tale definizione si presta a possibili diverse interpretazioni che fanno sorgere contestazioni tra gli operatori di polizia e i conducenti dei veicoli colti nell'infrazione.

Si noti, inoltre, che per altre categorie di mezzi di trasporto su strada vi sono disposizioni dettagliate che lasciano poco spazio alle interpretazioni. Per le automobili ben cinque commi dell'articolo 172 del codice della strada regolano per il minore trasportato l'età, l'altezza, la postazione e dispongono l'obbligatorietà dell'uso del seggiolino, che deve essere omologato. Addirittura, sul trasporto del minore sui velocipedi ci sono norme molto stringenti e la previsione di severe sanzioni amministrative.

Alcuni recenti studi condotti sulla sicurezza stradale, in collaborazione con le Forze di polizia, evidenziano come il mezzo di trasporto su strada più pericoloso e soggetto ad incidenti, talvolta mortali, sia il veicolo a motore a due ruote, con una incidenza di rischio superiore di ben trentadue volte rispetto all'auto. Nel 2006 si sono registrati per incidenti su moto quasi 1.500 morti e circa 50.000 feriti. Oltre il 70 per cento di questi incidenti avviene in città ed una parte consistente indipendentemente dalla negligenza del conducente, ma piuttosto causata dallo stato di trascuratezza dei manti stradali: buche, binari dei tram eccessivamente sporgenti, tombini affossati, asfalto sconnesso.

I dati statistici nella loro crudezza ci mostrano un *trend* in crescita degli incidenti sulle due ruote anche con percentuali di aumento di oltre il 20 per cento di anno in anno, in controtendenza con i dati degli incidenti automobilistici.

Da confronti effettuati con gli altri Paesi europei risulta che la maggior parte degli Stati ha previsto una disciplina particolare per il passeggero minore trasportato su motociclo e ciclomotore.

Ad esempio Paesi come la Francia, la Germania, la Norvegia e la Spagna richiamano, in modo dettagliato e chiaro, l'obbligo del seggiolino, di maniglie e poggiatesta per il passeggero. Il seggiolino deve essere omologato in base alla normativa nazionale che riporta il peso dei bambini suddiviso per età. Inoltre, dispongono come e con chi deve essere trasportato il passeggero, secondo fasce di età. Anche in Portogallo e in Svezia c'è una distinzione basata sul limite d'età, nella fattispecie di anni 7, che consente il trasporto di passeggeri minori ma solo da parte dei genitori. In quasi tutti i Paesi europei la respon-

sabilità del trasporto del minore è affidata esclusivamente al genitore, e solo oltre i 12 anni possono essere trasportati da chiunque purché sia maggiorenne.

In Italia, come già detto, non vi sono norme specifiche al riguardo. Il codice della strada, all'articolo 170, non fa differenze di età, di altezza, di peso e non prevede l'obbligo di appoggi idonei ed omologati. Vi è solo un'indicazione che riguarda l'obbligo del casco (articolo 171) e che il passeggero sia «seduto in modo stabile ed equilibrato».

Dalla scarna norma contenuta nell'articolo 170 del codice della strada deriva la consuetudine, da parte di conducenti poco accorti, di trasportare minori di qualsiasi età ed in condizioni di stabilità spesso dubbie per il passeggero. Spesso capita di vedere alla guida di ciclomotori e motocicli adulti in compagnia di bambini viaggiare col loro veicolo nel congestionato traffico cittadino. Eppure si sa che una lievissima collisione con un altro mezzo o uno scarto improvviso per evitare una sconnessione della strada possono far perdere l'equilibrio ad un veicolo a due ruote e quindi mettere a repentaglio la sicurezza del conducente ed ancor più del passeggero che, tra l'altro, non gode nemmeno di un appoggio saldo quale il manubrio. Un bambino, quindi, può in situazioni critiche di guida essere facilmente sbalzato fuori dalla moto con il rischio di morte o di lesioni gravi, in considerazione soprattutto di una costituzione fisica ancora fragile e in via di formazione, caratterizzata da norma da un peso ed un'altezza minori che certo non favoriscono una buona stabilità sulla moto.

La normativa vigente, a causa della sua lacunosità, incontra parecchie difficoltà per una puntuale applicazione da parte degli operatori di polizia. Oltretutto, le sanzioni per queste violazioni sono minime in proporzione al rischio affrontato, soprattutto se rapportate alle sanzioni previste per altre infrazioni che sono da considerarsi meno gravi per l'incolumità fisica del conducente o del

passeggero. Tutto ciò genera una sensazione di iniquità che non solo non agevola il rispetto della norma, ma, anzi, favorisce comportamenti poco corretti da parte del guidatore: si pensi come si è diffuso l'uso di trasportare animali domestici e bambini sulla pedana anteriore degli *scooter*.

Per questo si ritiene necessario dettare norme più chiare e prevedere sanzioni più severe, così da lasciare poco spazio all'interpretazione e contrastare efficacemente ogni abuso.

Fino a pochi anni fa il cosiddetto motorino rappresentava una conquista per i ragazzi nella fascia di età tra i 14 e i 18 anni, adesso a scegliere gli *scooter* sono sempre più gli adulti, altrimenti costretti a fare i conti ogni giorno con i tempi scanditi dal traffico intenso e dalla caccia giornaliera al parcheggio. Il progresso tecnologico in questi anni ha fatto notevoli passi in avanti, venendo in aiuto e facilitando la vita ai motociclisti esposti alle più diverse situazioni climatiche. Ormai si va in moto in tutte le stagioni e in tutte le situazioni, senza alcuna distinzione di sesso e di età. La moto è diventata un mezzo considerato da molti indispensabile per circolare con facilità nei centri urbani ed il diffondersi delle zone a traffico limitato nei grandi comuni ha incentivato ulteriormente questo mezzo di trasporto al quale non è precluso l'accesso. È il caso di una città come Roma, che vanta un vero e proprio *boom* di ciclomotori e motocicli, con un parco di veicoli circolanti tra i più grandi in Europa.

Le norme che si vogliono introdurre riguardano anche i quadricicli a motore, comunemente conosciuti come *minicar*, che il nostro codice della strada considera, ai fini delle sue prescrizioni, al pari dei ciclomotori. La classificazione delle *minicar* come motoveicoli ingenera certamente confusione in ordine alle norme di sicurezza. Si pensi al fatto che queste, che possiamo considerare delle vere e proprie auto leggere che raggiungono gli 80 chilometri orari, non hanno l'obbligo

di montare sistemi di ritenuta, appunto le cinture di sicurezza.

Il disegno di legge consta di un unico articolo che alla lettera *a)* del comma 1 prevede il divieto di trasportare bambini minori di cinque anni di età e consente il trasporto su appositi seggiolini di bambini compresi tra i cinque e i dodici anni e di statura inferiore a metri 1,50, soltanto se alla guida del motoveicolo vi è un adulto che abbia la potestà genitoriale del minore trasportato. I seggiolini dovranno essere omologati dal Ministero dei trasporti, nel rispetto della normativa europea, secondo una classificazione che tenga conto del peso e dell'età del bambino. I due limiti di età dei bambini trasportati segnano degli spartiacque importanti nella crescita del minore. La fascia esclusa, tra gli zero e i cinque anni, indica la prima infanzia, quando il minore ha un limitatissimo grado di autonomia fisica e psichica. Tra i cinque e i dodici anni il minore sviluppa appieno le sue capacità motorie e di relazione con l'ambiente circostante. Infine, i dodici anni sono considerati generalmente il confine di passaggio tra l'infanzia e l'adolescenza. Il limite dei dodici anni è richia-

mato in altre parti del codice della strada, come quelle relative al trasporto del passeggero minore su auto, in norme contenute nei nostri codici giuridici e ancora nelle disposizioni relative all'assistenza pediatrica e all'organizzazione dei reparti ospedalieri pediatrici. Il bambino dovrà comunque indossare il casco protettivo previsto all'articolo 171 del codice della strada nei casi di veicoli a due ruote. È fissato in 60 chilometri orari il limite di velocità massima che non deve essere superato quando si trasportano bambini. Le lettere *b)* e *c)* prevedono le sanzioni per la violazione della norma, stabilendo che si applica la sanzione pecuniaria massima di 285 euro e il fermo amministrativo del veicolo per sessanta giorni o per novanta giorni se la violazione è commessa per almeno due volte nel corso di un biennio.

La presente iniziativa colma un grave vuoto normativo attraverso misure adeguate di tutela del minore trasportato, sollecitando il conducente ad una maggiore responsabilità e ad acquisire la piena consapevolezza di trasportare un «carico prezioso» per il futuro della sua famiglia e dell'intera collettività.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. All'articolo 170 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

«1-bis. Sui veicoli di cui al comma 1 e all'articolo 53, comma 1, lettera *h*), è vietato il trasporto di minori di anni cinque. I passeggeri di età inferiore ai dodici anni che abbiano una statura inferiore a 1,50 m possono essere condotti dai soli genitori e devono essere sistemati su un apposito sedile di sicurezza con appoggi per mani e piedi, omologato secondo la normativa stabilita dal Ministero dei trasporti, ed indossare il casco protettivo ai sensi di quanto disposto dall'articolo 171. Il limite massimo di velocità consentito è di 60 km/h.»;

b) al comma 6 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Per le violazioni delle disposizioni di cui al comma 1-bis la predetta sanzione si applica nella sua misura massima»;

c) al comma 7 le parole: «dal comma 1» e «dai commi 1 e 2» sono sostituite rispettivamente dalle seguenti: «dai commi 1 e 1-bis» e «dai commi 1, 1-bis e 2».

