

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XV LEGISLATURA —

N. 1425

DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori CUTRUFO, CANTONI, COSSIGA,
GIRFATTI, MANNINO e STRACQUADANIO**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 22 MARZO 2007

Disposizioni a sostegno della mobilità
su due ruote e modifiche al codice della strada

ONOREVOLI SENATORI. - Negli ultimi anni si è assistito ad un lento mutamento delle abitudini degli italiani in tema di mobilità e trasporto, in modo particolare all'interno dei grandi centri urbani. Infatti, l'aumento esponenziale del numero dei veicoli in circolazione, l'inefficienza cronica di molti sistemi di trasporto pubblico, il rincaro persistente del costo del carburante, l'innalzamento dei livelli delle polveri sottili che costringono periodicamente le amministrazioni di molti comuni al blocco parziale della circolazione, la ricerca continua di uno sfruttamento più ottimale dei tempi, hanno indotto i cittadini a dover individuare mezzi alternativi per sopperire alle proprie necessità quotidiane di trasporto. Si è così avuto un costante incremento delle immatricolazioni di ciclomotori ma soprattutto di motocicli, favorito anche dal miglioramento delle prestazioni e degli *standard* di sicurezza degli stessi. Dai dati forniti dal Ministero dei trasporti a novembre 2006 è stato rilevato un incremento delle immatricolazioni pari al 6 per cento per gli *scooter* e al 9 per cento per le moto, rispetto all'anno precedente.

Questo esodo dalle quattro alle due ruote ha comportato, quindi, la nascita di una nuova categoria con proprie specifiche esigenze davanti alle quali, il legislatore non può rimanere indifferente. Anzi, visti gli indubbi benefici apportati a tutte le problematiche sopra evidenziate, si propone l'introduzione una serie di interventi volti ad incentivare il fenomeno, a tutelare tale categoria ma anche ad indirizzare ed educare ad una utilizzazione più consapevole del mezzo, in modo da tentare di prevenirne gli abusi e gli usi scorretti.

Il presente disegno di legge si propone di perseguire queste finalità attraverso il coin-

volgimento diretto degli enti locali, promuovendone un comportamento attivo volto all'individuazione di interventi mirati e specifici, attraverso la creazione di un «Fondo per il sostegno alla mobilità motociclistica», pari a € 30.000.000, che consente agli stessi di utilizzare strumenti idonei a risolvere le eventuali problematiche legate al proprio territorio e relative alla mobilità su due ruote.

L'accesso al Fondo avviene attraverso la proposizione di progetti, le cui finalità ed i criteri di valutazione sono individuati dal presente disegno di legge, i quali, dopo essere stati valutati da un'apposita Commissione, possono essere finanziati su rendicontazione, sino al 60 per cento, o comunque non oltre € 1.000.000, impegnando gli enti locali stessi a reperire le eventuali somme eccedenti, al fine di sollecitarne una effettiva e solerte esecuzione.

Le modalità per la composizione della Commissione, per l'erogazione delle somme, per la presentazione dei progetti stessi sono demandate ad apposito bando del Ministero dei trasporti.

Inoltre, spesso, e non a torto, si sente affermare che nel nostro Paese le leggi sono troppe ed in contraddizione tra loro, e perciò sovente inapplicabili. Da ciò derivano, da una parte, per i cittadini, la difficoltà di comprendere quali comportamenti siano leciti e dall'altra, per gli organi di polizia, quella di vigilare sul rispetto delle regole. Lo spirito che infonde il secondo titolo del presente disegno di legge è dunque quello (anche se limitatamente al codice della strada) di semplificare la legge e renderla al contempo più efficace, coordinandola - ma forse sarebbe più corretto dire sincronizzandola - con l'evoluzione della società ed il conse-

guente rapido mutamento delle abitudini e dei bisogni dei cittadini.

È sicuramente rilevante passare ad illustrare quale significato sottende alle modifiche che il presente ddl intende apportare al codice della strada (da ora codice della strada).

L'articolo 6 del disegno di legge dispone l'abrogazione del comma 2-*sexies* dell'articolo 213 del codice della strada che prevede la confisca di ciclomotori e motocicli quando questi siano stati usati per commettere un reato. Non sembri questo un atto irresponsabile: si tratta invece di una questione di equità e di rispetto dei principi elementari del diritto. La normativa vigente, infatti, inspiegabilmente ed irragionevolmente, non prevede la confisca ove il reato venga commesso per mezzo di veicoli diversi come automobili, furgoni, camion... Quantomeno sul piano del diritto, tale diverso trattamento nei confronti di chi utilizza motocicli e ciclomotori risulta di non facile comprensione e lascia trasparire un certo pregiudizio, che porta ad una associazione irragionevole con chi commette crimini, che si traduce in una norma irragionevolmente severa. Ma è possibile dire di più: una norma siffatta costituisce una pena preventiva ed automatica, in aperta violazione con i principi della nostra Costituzione. Infatti, solo una condanna definitiva, stabilita al termine di un regolare *iter* processuale può eventualmente - e solo se il giudice lo ritiene necessario - determinare il sequestro e, successivamente, la confisca di un bene o un mezzo (in questo caso un ciclomotore o un motociclo) che sia stato utilizzato per compiere un reato. Viceversa, se la confisca - che è, giova ricordarlo, il trasferimento del diritto di proprietà allo Stato - viene disposta in forma automatica e su di una mera presunzione di colpevolezza, si compie un evidente atto di ingiustizia e si espone lo Stato stesso al rischio di dover risarcire ingenti danni materiali e morali a chi, innocente, l'abbia dovuto subire.

Il successivo articolo 7 estende al Certificato di idoneità alla guida di ciclomotori (il cosiddetto «patentino») principi e meccanismi sanzionativi a suo tempo introdotti con la patente a punti. Pertanto, anche il possessore del «patentino» si vedrà attribuire un punteggio iniziale pari a 20 punti; tale punteggio potrà subire decurtazioni secondo i medesimi criteri già applicati alle patenti di guida. Anche i meccanismi previsti per il recupero dei punti perduti sono quelli già in uso.

L'articolo 8, invece, interviene ancora in materia di patenti di guida, andando a sanare un'altra, inspiegabile, disparità di trattamento. Come recita il testo in calce alla tabella allegata al vigente articolo 126-*bis* del codice della strada, infatti, ai fini del calcolo dei punti da sottrarre in caso d'infrazione, il possesso di patente di categoria «A» non è considerato nel determinare se il trasgressore sia da considerarsi o meno «neo patentato» e stabilire, di conseguenza quanto punti si debbano sottrarre. Bizzarramente, infatti, si considera «neo patentato» chi ha conseguito la patente da meno di tre anni, a meno che non risulti titolare di un'altra patente, che sia almeno di categoria «B», rilasciata da più di tre anni. Paradossalmente, dunque, chi ha la patente «A» da dieci anni e la «B» da due è considerato «neopatentato» e subisce quindi il raddoppio dei punti decurtati; mentre lo stesso non vale per chi, viceversa, ha la patente «B» (o superiore) da più di tre anni.

La modifica dell'articolo 56 del codice della strada, attuata dall'articolo 9, intende accogliere l'indirizzo indicato dalla Direttiva 97/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1997, e già da molti anni attuato negli altri paesi dell'Unione Europea, oltre che negli USA, in Canada, Australia ed altri paesi ancora. La direttiva citata disciplina, tra le altre cose, le caratteristiche che debbono avere i ganci di traino applicabili ai motocicli a due e tre ruote, prevedendo in sostanza che i motocicli possano

trainare rimorchi. È frequente, soprattutto nel periodo estivo, vedere turisti stranieri a bordo della propria motocicletta munita di un carrellino al traino. Sulle strade d'Europa, in generale, non è infrequente incontrare motociclette (e non solo di grossa cilindrata) con carrelli al traino, le quali possono oltretutto circolare in Italia essendo la loro omologazione valida e riconosciuta in tutti gli Stati membri. Tuttavia il nostro Paese non ha aggiornato la sua legislazione in materia e per tale ragione è stato denunciato alla Corte di giustizia dell'Unione europea dalla Commissione europea, dopo che quest'ultima aveva ricevuto diversi reclami da parte di privati cittadini ed operatori commerciali italiani. La cosa non è irrilevante se s'inserisce in un'ottica più complessiva di risveglio per l'economia del Paese, quando una piccola e semplice modifica del codice della strada potrebbe eventualmente aprire nuovi ed importanti spazi di mercato.

L'articolo 10 interviene sulle sanzioni applicate alle violazioni delle norme sulla sosta, riducendole ad un terzo, quando siano commesse con ciclomotori o motocicli. La ragione di ciò è intuitiva e non richiede quindi lunghe spiegazioni: lo spazio occupato da una motocicletta o da un ciclomotore è notevolmente inferiore a quello di qualunque autoveicolo e, in molti casi, è pressoché ininfluenza sulla regolarità della circolazione. Quindi, punire un motociclo in divieto di sosta con la medesima sanzione che si applicherebbe ad una berlina di cinque metri di lunghezza e quasi due di larghezza appare quanto meno sproporzionato.

Con l'articolo 11 s'intende invece regolamentare - seguendo anche in tal caso l'esempio comune ad altri paesi europei - un costume ampiamente diffuso tra i conducenti di motocicli e ciclomotori, oggi considerato illegale anche se raramente perseguito. Non di rado accade di vedere transitare - su autostrade, superstrade e tangenziali - sulla corsia d'emergenza motocicli, per superare lunghe colonne di auto ferme. Naturalmente non

è nostra intenzione legittimare comportamenti pericolosi, ma dobbiamo essere consapevoli del fatto che troviamo a confrontarci con un costume diffusissimo, generalmente non più rischioso di quanto non sia il semplice fatto di viaggiare nel traffico ma al contempo assai difficile da controllare o reprimere. Le modifiche al codice della strada qui proposte hanno quindi lo scopo di rendere legali queste manovre se eseguite in condizioni di sicurezza.

L'articolo 12 intende offrire una soluzione razionale all'annosa questione dei requisiti per l'accesso alle autostrade. Si deve tenere conto del fatto che le limitazioni attualmente vigenti (moto di almeno 150 cm³, motocarrozzette di almeno 250 cm³) risalgono al Testo Unico del 1959, quando le motocicli di tale cilindrata vantava delle prestazioni modestissime e si riteneva perciò inopportuno permetterne la circolazione sulle autostrade, ove avrebbero potuto costituire intralcio alla marcia degli altri veicoli. Da allora sono trascorsi ormai quasi cinquant'anni, durante i quali molte cose sono cambiate, tranne alcune disposizioni del nostro codice della Strada! Per quanto riguarda motocicli e *scooter*, ad esempio, i modelli con minore velocità, reperibili sul mercato, sono in grado di raggiungere una velocità di 80 km/h, più che sufficiente per circolare su autostrade, superstrade e tangenziali. La modifica proposta abbassa il limite di cilindrata, escludendo ancora i ciclomotori, i quali quindi continueranno a non poter utilizzare autostrade e tangenziali, mentre l'accesso sarà consentito ai motocicli con cilindrata superiore a 100 cc, analogamente a quanto accade negli altri paesi europei.

Il Titolo III del disegno di legge contiene alcune modifiche al codice della strada che hanno lo scopo di mettere ordine in materia di quadricicli. Benché, infatti, questi veicoli siano comparsi sul mercato già da qualche anno, la nostra normativa non si è ancora adeguata, quasi come se non si fosse preso atto della loro esistenza. Eppure si tratta di

una tipologia di veicoli che può svolgere un ruolo di estremo rilievo nella mobilità urbana, soprattutto per tutte quelle persone che, per molteplici ragioni - si pensi ad esempio ai disabili - non sono in grado di utilizzare una automobile, un motociclo o uno *scooter*. In verità, l'adeguamento del codice della strada, con l'inserimento delle norme relative ai quadricicli, era già previsto dal decreto ministeriale del 31 marzo 2003 che recepisce la Direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002, ma fino ad oggi è rimasto lettera morta. Il risultato, invero piuttosto paradossale, è che, in realtà, le norme concernenti tale tipologia di veicoli esistono nel nostro ordinamento, ma non sono evidenti ai più! All'interno del codice della strada, infatti, non se ne rinviene traccia anche se il Ministero dei trasporti provvede alla loro applicazione da anni. L'intento, dunque, è quello di rendere la normativa più trasparente possibile per tutti i cittadini e non solo per operatori ed addetti del settore. Per conseguire questo risultato si è deciso di intervenire su due articoli del codice della strada: l'articolo 52, che in origine definiva le caratteristiche dei ciclomotori, e l'articolo 158, che stabilisce le regole per la fermata e la sosta dei veicoli. Il primo è stato sostituito da una nuova versione che definisce ora - ricavandole da quanto stabilito nel decreto ministeriale poc'anzi citato - anche le caratteristiche dei quadricicli leggeri, oltre a quelle (rimaste inalterate) dei ciclomotori. Onde sgombrare il campo da sempre possibili interpretazioni fuorvianti, nella nuova formulazione dell'articolo 52 è stabilita la totale equiparazione di questi veicoli ai ciclomotori. L'articolo 158 del viene integrato, invece, con l'aggiunta di un ulteriore comma al fine di concedere a questi veicoli, considerati in genere visti come ibridi tra auto e moto e, di conseguenza, non idonei, la possibilità di poter sostare nei parcheggi per auto come in quelli riservati ai motocicli. Il nuovo comma 2-bis stabilisce dunque, in maniera

inequivocabile, che nei parcheggi riservati ai motocicli ed ai ciclomotori sia permessa la sosta di tricicli, quadricicli e motocicli muniti di *sidecar*. Al fine di evitare, tuttavia, abusi e fantasiosi stratagemmi si specifica anche che l'ingombro di questi veicoli deve essere contenuto all'interno degli spazi delimitati dalla segnaletica a terra.

Gli articoli 16, 17 e 18 del disegno di legge hanno infine lo scopo di rimuovere irragionevoli ostacoli all'esercizio di attività quali noleggio con conducente e servizio di piazza (taxi) anche con veicoli diversi da autovetture e minibus. È facilmente immaginabile la comodità di farsi portare in aeroporto o alla stazione con una moto o uno *scooter*! Certo, tali mezzi non sono idonei al trasporto di eventuali bagagli ingombranti o nel caso di avverse condizioni climatiche, ma se si escludono tali estremi, il vantaggio in termini di tempo risparmiato è incontestabile e soprattutto impagabile! Già qualche anno fu lanciata l'idea, in alcune grandi città (Roma, Firenze e Palermo), di un rivoluzionario servizio di «moto-taxi», per svolgere il quale era stato individuato un particolare modello di *scooter* che ben si adattava a quest'uso in quanto dotato di serie particolari specifiche. Tuttavia il nostro attuale codice della strada non prevedeva - e non prevede tuttora - che un tale servizio possa essere effettuato con un veicolo diverso dalla classica automobile, perciò il progetto sopraccitato non poté essere messo in atto. Se non vi fossero stati tali impedimenti, probabilmente da quell'idea sarebbe potuto nascere un *business* non irrilevante, che offrirebbe opportunità di lavoro a molti giovani e contribuirebbe a ridurre il traffico in città, con benefici facili da immaginare. Un buon esempio potrebbe sicuramente essere quello di Londra, città che rappresenta nel mondo un simbolo di efficienza soprattutto a livello di trasporti pubblici. Questa città è infatti servita da tre grandi aeroporti ottimamente collegati sia tra loro che con il centro. Una delle più famose compagnie aeree inglesi da oltre dieci

anni offre ai suoi clienti un servizio denominato «Limobike». Si tratta di un classico servizio di «Limousine», analogo al nostro «no-logging con conducente» e generalmente disponibile in tutti i maggiori aeroporti, effettuato però per mezzo di motociclette di grossa cilindrata dotate di tutto il necessario per accogliere al meglio il cliente ed accom-

pagnarlo in modo rapido e piacevole alla sua destinazione. Ci domandiamo, quindi, perché un analogo servizio non potrebbe funzionare ottimamente anche nel nostro Paese. Con questa semplice modifica al codice della strada vorremmo mettere i nostri concittadini in condizione di esprimere al meglio le loro capacità ed il loro spirito di iniziativa.

DISEGNO DI LEGGE

TITOLO I**ISTITUZIONE DEL FONDO
PER IL SOSTEGNO ALLA MOBILITÀ
MOTOCICLISTICA****Art. 1.**

*(Fondo per il sostegno
alla mobilità motociclistica)*

1. È istituito nell'ambito dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, il «Fondo per il sostegno alla mobilità motociclistica», di seguito denominato «Fondo», destinato al finanziamento dei progetti promossi da regioni, comuni, province e città metropolitane, a favore dell'incentivazione e del sostegno della mobilità dei motocicli e ciclomotori nel proprio ambito territoriale.

2. Il Fondo finanzia i progetti, di cui al comma 1, attraverso un contributo a fondo perduto dello Stato pari al 60 per cento dell'investimento effettuato dalla regione, comune, provincia o città metropolitana per la loro realizzazione e per una somma comunque non eccedente € 1.000.000. Le amministrazioni proponenti si impegnano a reperire i fondi necessari al finanziamento della quota residua.

3. La dotazione finanziaria del Fondo è stabilita in 30 milioni di euro a decorrere dall'anno successivo alla pubblicazione della presente legge.

Art. 2.

(Ripartizione delle risorse)

1. I progetti dovranno avere ad oggetto azioni, iniziative o interventi volti ad incentivare:

- a) la sicurezza stradale;
- b) l'educazione stradale all'uso del ciclomotori e del motociclo;
- c) l'educazione ambientale, con particolare attenzione ai metodi di riduzione delle emissioni e del consumo di carburante;
- d) gli usi socialmente utili di ciclomotori e motocicli
- e) la promozione di eventi sportivi motociclistici;
- f) la mobilità urbana motociclistica;
- g) il turismo motociclistico, di seguito denominato, «mototurismo».

2. I fondi assegnati a ciascun progetto sono erogati in più soluzioni sulla base dello stato di avanzamento del progetto.

3. Le modalità di erogazione dei finanziamenti sono stabilite dal Ministro dei trasporti nei bandi di cui all'articolo 3.

4. Le risorse del Fondo non impegnate in ciascun esercizio finanziario sono mantenute nel bilancio dello Stato per l'anno successivo, con imputazione all'unità previsionale di base corrispondente al Fondo, in aggiunta agli stanziamenti annuali previsti dalla legge.

Art. 3.

(Bandi)

1. Per la partecipazione ai progetti di cui all'articolo 2, il Ministero dei trasporti porta a conoscenza delle amministrazioni interessate appositi bandi, che indicano:

- a) obiettivi generali;
- b) obiettivi specifici;

- c) destinatari;
- d) modalità di finanziamento;
- e) modalità di presentazione;
- f) criteri di valutazione;
- g) regole tecniche di riferimento.

2. Gli avvisi sono diffusi con cadenza annuale.

3. I progetti di cui all'articolo 2 potranno vedere la partecipazione congiunta di più amministrazioni locali.

4. Per la valutazione dei progetti è istituita, con decreto del Ministro dei trasporti, una Commissione composta dai rappresentanti delle associazioni dei motociclisti e tredici esperti, dotati di adeguata qualificazione professionale, di cui sette, compreso il presidente, individuati dal Ministro, tre designati dalle regioni e tre dagli enti locali, entro sei mesi dalla pubblicazione della presente legge. Tale commissione valuta i progetti in base ai criteri indicati nell'articolo 4.

5. Nel corso del suo esame, la Commissione di valutazione può richiedere ai proponenti chiarimenti sul contenuto tecnico ed organizzativo dei progetti. Inoltre la Commissione può suggerire eventuali modifiche e accorpamenti dei progetti presentati.

6. A conclusione delle procedure di selezione, la commissione di valutazione trasmette gli atti al Ministro dei trasporti, in base anche alla disponibilità di fondi prevista dagli avvisi, può richiedere modifiche, accorpamenti o variazioni della quota da finanziare dei progetti, approva i progetti ammessi al finanziamento e ne dà comunicazione al Ministro dei trasporti.

7. I fondi per il finanziamento dei progetti, di cui all'articolo 2, comma 1, sono trasferiti alle regioni ed agli enti locali interessati con decreto del Ministro dei trasporti.

8. I decreti di cui al comma 7 sono emanati entro 15 giorni dalla data di approvazione dei progetti.

Art. 4.

(Criteri di valutazione dei progetti)

1. I progetti sono selezionati solo se conformi alle indicazioni ed agli obiettivi generali individuati nell'articolo 2, comma 1.

2. I progetti previsti all'articolo 2 devono attenersi ai seguenti criteri generali:

a) promuovere servizi ai cittadini e, in particolar modo, a coloro che utilizzano ciclomotori e motocicli, realizzabili anche attraverso l'integrazione fra diverse amministrazioni;

b) favorire la collaborazione tra settore pubblico e privato;

c) prevedere la realizzazione, ove possibile, di opere stabili e durature;

d) prevedere una scansione temporale della realizzazione dell'opera, iniziativa o intervento;

e) prevedere idonee forme di promozione e divulgazione;

f) l'attinenza del progetto ad uno o più degli oggetti indicati nel comma 1;

g) adeguatezza degli interventi, delle azioni o delle iniziative a raggiungere le finalità perseguite dalla presente legge;

h) miglioramento della qualità dei servizi erogati da regioni, comuni, province e città metropolitane nei confronti degli utilizzatori di ciclomotori e motocicli.

3. Ulteriori criteri potranno essere previsti dal Ministero dei trasporti in relazione agli obiettivi specifici indicati all'articolo 2, comma 2.

Art. 5.

(Copertura finanziaria)

1. A decorrere dall'anno successivo alla pubblicazione della presente legge, e fino al 31 dicembre dello stesso anno, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze,

sono aumentate le aliquote di cui all'allegato I del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, relative ai prodotti alcolici intermedi e all'alcole etilico al fine di assicurare un maggior gettito complessivo pari a 30 milioni di euro annui.

TITOLO II

MODIFICHE ALLE DISPOSIZIONI DEL CODICE DELLA STRADA PER LA DISCIPLINA DEI MOTOCICLI E CICLOMOTORI

Art. 6.

(Abrogazione delle norme sulla confisca dei ciclomotori)

1. È abrogato il comma 2-*sexies* dell'articolo 213 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Art. 7.

(Introduzione dei punti per il certificato di idoneità alla guida di ciclomotori)

1. All'articolo 116 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 1-*quinquies* sono introdotti i seguenti commi:

«1-*sexies*. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge al certificato di idoneità previsto per la guida di ciclomotori, disciplinato dall'articolo 116 comma 1-*ter* del presente decreto legislativo, è attribuito un punteggio di venti punti. Tale punteggio, annotato nell'apposita sezione dell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida agli articoli 225 e 226, e subisce decurtazioni, nella misura indicata nella tabella allegata, a seguito della comunicazione all'anagrafe di

cui sopra della violazione di una delle norme per le quali è prevista la sanzione amministrativa ovvero di una tra le norme di comportamento di cui al titolo V, indicate nella tabella medesima. L'indicazione del punteggio relativo ad ogni violazione deve risultare dal verbale di contestazione.

1-*secties* per l'accertamento e la decurtazione del punteggio si applicano, per quando compatibili, le disposizioni dell'articolo 126-*bis*».

Art. 8.

(Equiparazione patente di guida A ai fini della decurtazione dei punti)

1. All'ultimo periodo della tabella allegata all'articolo 126-*bis* sono abrogate le seguenti parole: «di categoria B o superiore».

Art. 9.

(Rimorchi)

1. Il comma 1 dell'articolo 56 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 è così sostituito:

«1. I rimorchi sono veicoli destinati ad essere trainati dai veicoli di cui al comma 1 dell'articolo 54, dall'articolo 53 ad esclusione della lettera *h*) e dai filoveicoli di cui all'articolo 55 con esclusione degli autosnodati».

Art. 10.

(Riduzione delle sanzioni pecuniarie per la violazione divieto di sosta)

1. All'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 12, è aggiunto il seguente comma:

«Qualora le infrazioni indicate nel presente articolo siano commessi dai veicoli a

due ruote indicati dall'articolo 53 del presente decreto, la sanzione amministrativa pecuniaria prevista è ridotta di un terzo».

Art. 11.

*(Circolazione dei motocicli sulle corsie
per la sosta di emergenza)*

1. All'articolo 176 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 al comma 1, lettera c), dopo le parole «riprendere la marcia» è aggiunto il seguente periodo: «Il divieto tuttavia non si applica ai motocicli a due ruote qualora procedano a velocità moderata e non costituiscano intralcio ai mezzi di soccorso».

Art. 12.

*(Abrogazione delle limitazioni
della circolazione sulle autostrade
e sulle strade extraurbane principali)*

1. All'articolo 175, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 è sostituita la parola: «150» con la parola: «100».

Art. 13.

*(Modifiche all'articolo 170,
del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. Il comma 2 dell'articolo 170 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è soppresso.

TITOLO III

MODIFICHE ALLE DISPOSIZIONI
DEL CODICE DELLA STRADA
PER LA DISCIPLINA DEI QUADRICICLI

Art. 14.

(Modifiche all'articolo 52, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

1. L'articolo 52 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 è sostituito dal seguente:

«Art. 52. - *(Ciclomotori e Quadricicli leggeri)*. - 1. I ciclomotori sono veicoli a motore a due o tre ruote aventi le seguenti caratteristiche:

a) motore di cilindrata non superiore a 50 cc, se termico;

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

2. I ciclomotori a tre ruote possono, per costruzione, essere destinati al trasporto merci. La massa e le dimensioni sono stabilite in adempimento delle direttive comunitarie a riguardo, con decreto del Ministro dei trasporti, o, in alternativa, in applicazione delle corrispondenti prescrizioni tecniche contenute nelle raccomandazioni o nei regolamenti emanati dall'ufficio europeo per le Nazioni Unite - Commissione economica per l'Europa, recepiti dal Ministero dei trasporti, ove a ciò non osti il diritto comunitario.

3. I quadricicli leggeri sono veicoli a motore a quattro ruote aventi le seguenti caratteristiche:

a) massa a vuoto inferiore o pari a 350 kg, esclusa la massa delle batterie per i veicoli elettrici;

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

c) motore di cilindrata non superiore a 50 cc se ad accensione comandata;

d) se equipaggiati con motori ad accensione spontanea, la potenza massima netta risulta inferiore o uguale a 4 kW;

e) se equipaggiati con motore elettrico, la potenza nominale continua massima risulta inferiore o uguale a 4 kW.

4. Ai fini della presente legge i quadricicli leggeri sono equiparati ai ciclomotori.

5. Le caratteristiche dei veicoli di cui ai precedenti commi devono risultare per costruzione. Nel regolamento sono stabiliti i criteri per la determinazione delle caratteristiche suindicate e le modalità per il controllo delle medesime, nonché le prescrizioni tecniche atte ad evitare l'agevole manomissione degli organi di propulsione.

6. Detti veicoli, qualora superino il limite stabilito per una delle caratteristiche indicate nei precedenti commi, sono considerati motoveicoli».

Art. 15.

(*Modifiche all'articolo 158, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*)

1. All'articolo 158 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 2 introdurre il seguente comma:

«2-bis. Negli spazi predisposti per la sosta di veicoli a due ruote a motore possono sostare, parallelamente agli altri veicoli, anche i quadricicli leggeri, i quadricicli a motore, i tricicli e i motocicli con *sidecar* qualora tutte le ruote si trovino all'interno dell'area delimitata dalla riga esterna di delimitazione dell'area di sosta».

Art. 16.

(*Modifiche all'articolo 85 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*)

1. Il comma 2 dell'articolo 85 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente: «Possono essere destinati ad ef-

fettuare servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone:

- a) i motocicli con e senza sidecar;
- b) le motocarrozze;
- c) i tricicli;
- d) i quadricicli;
- e) le autovetture;
- f) gli autobus;
- g) i motoveicoli e gli autoveicoli per trasporto promiscuo o per
- h) trasporti specifici di persone;
- i) i veicoli a trazione animale».

2. Al comma 3 dell'articolo 85 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sostituire le parole «un'autovettura adibita» con «un veicolo adibito».

Art. 17.

(Modifiche all'articolo 86 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

Al comma 1 dell'articolo 86 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sostituire la parola: «autovetture» con: «veicoli».

Art. 18.

(Modifiche all'articolo 116 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

1. Al comma 8 dell'articolo 116 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, modificare il periodo «per guidare tricicli» in «per guidare motocicli, tricicli».

2. Il comma 8-bis dell'articolo 116 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente: «8-bis. Il certificato di cui al comma 8 può essere rilasciato a mutilati o a minorati fisici che siano in possesso di patente di categoria «A», «B», «C» e «D speciale» e siano stati riconosciuti idonei alla conduzione di taxi e di veicoli adibiti a noleggio, con specifica certificazione rilasciata dalla commissione medica locale in base alle indicazioni fornite dal comitato tecnico, a norma dell'articolo 119, comma 10».