

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 214}

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**DAL MASO, ORSINI GIANFRANCO, PELLIZZARI,
ZOSO, ZUECH**

Presentata il 29 luglio 1976

Nuove disposizioni sul regime e sulla circolazione dei ciclomotori

ONOREVOLI COLLEGHI! — La sempre più vasta diffusione della circolazione dei ciclomotori, cioè dei veicoli a motore di piccola cilindrata considerati nell'articolo 24 del testo unico sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e l'ampia utilizzazione di tali veicoli anche da parte dei minori, favorite dal basso costo del mezzo e dalla sua maneggevolezza nel caotico traffico cittadino, rendono indilazionabile una modifica della vigente disciplina, diretta ad adeguarla alle esigenze di una maggiore sicurezza stradale.

A tale scopo è anzitutto necessario estendere ai ciclomotori quella più rigorosa disciplina che è prevista dal codice stradale per i motoveicoli, oltre che dettare severe norme per coloro che direttamente o indirettamente alterano o modificano le caratteristiche tecniche dei ciclomotori che oggi, specie se in mano a minori di età, rappresentano una costante e continua fonte di pericoli di ogni genere.

Infatti, da un esame attento della dinamica dei numerosi incidenti stradali i quali, purtroppo, sempre più insanguinano le strade italiane, si desume agevolmente che la causa fondamentale è da ricercarsi in una cattiva guida o nell'uso incosciente del mezzo meccanico. Se questo può dirsi in generale per tutti i guidatori, ancora più drammatica è la situazione se esaminiamo la guida dei minori.

In questo campo si nota una maggiore im-preparazione tecnica, una incoscienza ed imprudenza nell'uso del veicolo. Oggi più che mai si avverte l'esigenza che alla guida di un qualsiasi veicolo vi sia un buon guidatore, cioè chi sappia comportarsi sulla strada responsabilmente verso di sé e gli altri. La preparazione di chi deve condurre un qualsiasi veicolo non consiste soltanto in un fatto tecnico, ma deve essere confortata da una maturità psicologica e da una capacità sensoria e psichica.

Di qui la necessità di procedere ad una serie di accertamenti psico-fisici che consentano, sia pure per approssimazione, di stabilire chi può guidare un veicolo responsabilmente nel rispetto della propria ed altrui incolumità. Il vigente codice della strada prevede una serie di accertamenti che gli organi competenti sono tenuti ad effettuare prima di rilasciare una patente che abiliti alla guida di un determinato veicolo. Però, si stabilisce che per la guida della categoria particolare dei ciclomotori, non è richiesto alcun requisito di quelli enunciati, mentre fissa soltanto l'età che non deve essere inferiore agli anni quattordici.

Evidentemente il legislatore degli anni cinquanta non pose particolare attenzione verso simili veicoli e per la limitatezza del loro numero e per le caratteristiche di potenza e

di velocità che i modelli allora in circolazione esprimevano. Sta di fatto che, sia per lo sviluppo della tecnica sia per la facilità di poter guidare senza aver ottenuto particolare autorizzazione, in questi ultimi anni le nostre strade sono state invase da ciclomotori, anche velocissimi, guidati per lo più da minori non muniti di alcuna patente di guida. Allora, vi è da chiedersi: quanti di questi ragazzi posti alla guida di un ciclomotore conoscono la segnaletica, le numerose regole di circolazione, le capacità della propria macchina in relazione ai propri riflessi? La psicologia moderna ha dimostrato che l'uomo al volante di un qualsiasi veicolo subisce delle alterazioni psichiche che lo rendono diverso da quando non guida, perché mutano le condizioni in cui viene a trovarsi. Tali alterazioni sono ancora più accentuate in un minore che ancora non ha raggiunto l'equilibrio psichico dell'adulto. Infatti, specie fra i più giovani, si nota frequentemente l'eccesso di velocità, il sorpasso incauto, l'insofferenza alle limitazioni, ai divieti e al comportamento disciplinato. Nei più giovani è innato l'istinto di considerare il veicolo come un mezzo di affermazione agonistico nei confronti degli altri utenti della strada, di qui la tendenza a gareggiare in velocità, anche in condizioni di traffico intenso.

È ormai tempo, quindi, di valutare attentamente l'affidamento dei veicoli ai minori e, poiché a questi ultimi sono affidati per lo più i ciclomotori, è necessario integrare la vigente legislazione in materia di circolazione stradale soprattutto per quanto attiene alla guida di questi piccoli veicoli.

Non si deve dimenticare che, secondo i dati statistici finora elaborati, nell'anno 1971 i ciclomotori sono stati coinvolti in 55 mila sinistri con oltre 600 morti e più di 15 mila feriti.

L'imperizia e l'inosservanza delle norme sulla circolazione hanno costituito la causa preponderante di tali incidenti.

Occorre quindi non procrastinare ulteriormente l'istituzione della patente di guida per la guida dei ciclomotori, estendendo a questi ultimi l'obbligo della patente di categoria A) prevista dall'articolo 80 del codice stradale.

Allo stato attuale della legislazione, infatti, la guida dei ciclomotori è consentita liberamente a tutti coloro che hanno compiuto i quattordici anni, senza un preventivo accertamento delle autorità competenti circa la conoscenza da parte del guidatore delle nozioni necessarie per la guida. Vero è che tali vei-

coli per le loro caratteristiche tecniche non richiedono una particolare abilità per la conduzione. Tuttavia è necessario ricordare che per una sicura circolazione la capacità di guida non è da sola sufficiente, richiedendo la conoscenza delle regole che disciplinano il traffico.

Ciò d'altronde è in linea con gli orientamenti più recenti espressi dalla dottrina (vedi atti della Conferenza di Stresa del 1970) secondo cui gli utenti della strada costituiscono un'organizzazione allo stato fluido, nella quale tutti coloro che con il solo fatto di circolare entrano a farne parte debbono conoscere necessariamente le regole che disciplinano detta organizzazione. Conseguentemente appare opportuno sottoporre anche coloro che guidano ciclomotori ad un preventivo esame di idoneità da effettuarsi presso l'Ispettorato della motorizzazione civile, allo scopo di accertare la conoscenza, da parte dell'aspirante conduttore, perlomeno delle elementari nozioni tecniche di guida nonché delle regole che disciplinano la circolazione stradale.

Una seconda e altrettanto importante innovazione deve essere costituita dall'obbligo di munire posteriormente detti veicoli di una targa di riconoscimento contenente i dati di immatricolazione. Se lo scopo della targa è ben noto, non si riesce a comprendere perché il ciclomotore debba esserne sprovvisto. La mancanza della targa genera, infatti, vari e gravi inconvenienti: una certa irresponsabilità del conducente perché conscio di non poter essere identificato in caso di violazione delle norme della circolazione (all'«alt» del vigile basta un'accelerata perché non sia più possibile identificare il contravventore), impossibilità di identificare il veicolo in caso di furto dello stesso e difficoltà di identificarne il legittimo proprietario.

Soprattutto, poi, si fanno frequenti gravi sinistri causati da ciclomotoristi che, dopo aver investito pedoni, si danno alla fuga e non vengono più identificati in mancanza dei dati forniti dalla targa.

In certe città, infine, il ciclomotore si è trasformato in strumento di reato, in quanto la mancanza della targa e la conseguente impossibilità di identificazione, lo ha fatto diventare il mezzo preferito per compiere furti con destrezza. Ci riferiamo al triste e dilagante fenomeno dello scippo che, oltre a costituire un attentato alla tranquillità pubblica e alla sicurezza dei cittadini, incide negativamente sul turismo provocando gravissimi danni economici in tale importante settore dell'economia nazionale.

L'estensione dell'obbligo della targa (articoli 66, 67, 68 del codice stradale) comporta come conseguenza l'estensione anche delle norme sull'immatricolazione e sulla carta di circolazione (articoli 58, 59, 60, 61, 64 del codice stradale), il che servirà a rendere più difficile il mercato dei ciclomotori rubati, oggi così fiorente.

Nello sforzo di realizzare una sempre maggiore sicurezza stradale, è inoltre necessario che anche i ciclomotori, al pari di tutti gli altri veicoli a motore, siano sottoposti all'obbligo dell'assicurazione.

È ben noto che nel concetto di sicurezza stradale rientra, da un lato tutto ciò che possa prevenire i sinistri e, dall'altro, tutto quanto serva ad eliminare le conseguenze dei sinistri stessi attraverso la concretizzazione di azioni riparatorie. Gli effetti benefici dell'assicurazione obbligatoria sono indubitabili, specie per quanto attiene la sicurezza dell'utente e della vittima in relazione al risarcimento. A norma dell'articolo 5 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, non vi è obbligo di assicurazione per i « ciclomotori che non siano muniti di targa di riconoscimento ». Le ragioni che hanno indotto il legislatore ad escludere l'obbligo dell'assicurazione per i ciclomotori, come si legge nella relazione alla legge citata, vanno ricercate nella circostanza che per l'uso cui sono destinati, e per la loro natura, detti veicoli non presentano un grado di pericolosità tale da destare preoccupazione sul piano sociale. A nostro avviso tale esclusione è del tutto ingiustificata. In questi ultimi anni i ciclomotori sulle nostre strade sono aumentati vertiginosamente, sia per il costo modesto di acquisto e di esercizio e sia per la possibilità di destreggiarsi nel caotico flusso della circolazione stradale con facilità tale da consentire agli utenti di percorrere distanze in tempi più brevi rispetto ad altri veicoli. Ad aumentare l'uso del ciclomotore è giunta da ultimo anche la crisi « del petrolio ». Proprio questo aumento numerico e la possibilità di marcia ad elevata velocità anche nei centri abitati e la incoscienza di molti guidatori, danno origine giornalmente a numerosi ed anche gravi sinistri spesso non perseguibili o per la mancata identificazione del proprietario o per la sua impossidenza. È inutile aggiungere che l'utente della strada deve essere tutelato anche di fronte alla circolazione dei ciclomotori e ciò può raggiungersi, concretamente, con l'estensione dell'assicurazione obbligatoria ai detti veicoli.

Appare poi opportuno inasprire le sanzioni previste dall'articolo 122 del codice stradale

per chi trasporta sul ciclomotore altre persone oltre al conducente e fare inoltre obbligo ai costruttori, in ottemperanza a quanto prevede il citato articolo 122, di munire il ciclomotore esclusivamente di un sedile cosiddetto a sella, cioè del tipo di quello in uso per le biciclette, onde impedire anche tecnicamente o quanto meno rendere più difficoltoso il trasporto di altra persona. Devono, pertanto, essere vietati i sedili allungabili tipo motocicletta, di cui di solito sono forniti i ciclomotori in circolazione e che consentono un comodo trasporto di altro soggetto.

Le innovazioni e le modifiche legislative fin qui esaminate, se sono opportune per i ciclomotori in regola con le prescrizioni dell'articolo 24 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, che consente una velocità massima di 40 chilometri orari, sono quantomai urgenti e necessarie in riferimento al ben noto fenomeno dei « motorini truccati » che, tollerati da anni, devono essere combattuti e stroncati con idonei strumenti legislativi per porre termine ad una situazione oramai insostenibile.

Non è un mistero per nessuno che il ciclomotore sviluppante una velocità massima di 40 chilometri orari è divenuto una rarità, in quanto la maggior parte dei ciclomotori circolanti sono chiaramente modificati poiché sviluppano velocità che raggiungono di regola i 70-90 chilometri orari.

Probabilmente ciascuno di noi ha avuto occasione, mentre viaggiava in città alla guida della sua auto tenendo un'andatura di 50 chilometri orari, di vedersi superare da ciclomotori sfreccianti a velocità ben superiori, e ciascuno di noi ha avuto il riposo interrotto dal fracasso prodotto dai « motorini truccati » che, specie nella stagione estiva, costituiscono una vera e propria rovina del sistema nervoso di migliaia di persone.

I ciclomotori modificati e potenziati sono causa dei seguenti gravi inconvenienti:

- a) particolare pericolosità se condotti da persona non munita di patente;
- b) sistema frenante ed aderenza dei pneumatici non adeguati alla velocità sviluppata;
- c) luce anteriore non sufficiente ad illuminare un tratto di strada adeguato alla velocità;
- d) inadeguatezza del silenziatore per eliminare la rumorosità derivante dall'aumentato regime di giri del motore, quando il silenziatore stesso non sia stato anche manomesso per dare maggior sfogo ai gas di scarico;

e) facilità di fuga del conducente dopo aver commesso scippi o rapine, con scarse possibilità di essere raggiunto e altrettanto scarse possibilità di essere identificato per la già rilevata mancanza della targa.

Spesso le modifiche atte a potenziare la velocità del ciclomotore e a renderlo più rumoroso sono opera dell'acquirente o di meccanici specializzati nell'elaborazione dei piccoli motori. Quasi sempre però tali veicoli escono dalle case costruttrici con le caratteristiche già modificate rispetto al tipo omologato oppure è il negoziante che, vendendo il ciclomotore, fornisce contemporaneamente le parti che, sostituite a quelle originarie, ne variano le caratteristiche di velocità.

Oramai è divenuto un fenomeno generale quello delle fabbriche e dei rivenditori che potenziano i motorini per venderli con più facilità, assecondando così gli istinti deleteri della clientela che chiede mezzi sempre più veloci, più potenti, più rumorosi.

Allo stato attuale della legislazione, chi viene sorpreso a circolare con un ciclomotore « truccato » accumula un conto abbastanza salato da pagare alla giustizia. L'ultimo comma dell'articolo 24 del codice stradale prevede infatti che qualora i ciclomotori « superino il limite stabilito per una delle caratteristiche indicate nel precedente comma, sono considerati motoveicoli ». Al conducente saranno quindi contestate le seguenti contravvenzioni previste dal codice stradale: mancanza della carta di circolazione (articolo 58, ottavo comma); mancanza della targa (articolo 66, ottavo comma); mancanza del proiettore emettente luce abbagliante ed anabbagliante (articolo 45, terzo comma); se manca il silenziatore o non sia conforme alle prescrizioni dell'articolo 47, o produca rumori molesti, ci sarà la violazione degli articoli 47 e 112.

Inoltre, poiché la stragrande maggioranza dei conducenti di ciclomotori sono sprovvisti sia di patente sia di assicurazione, dovranno essere contestate anche le più gravi contravvenzioni di guida senza patente (articolo 80, nono comma) e senza assicurazione obbligatoria (articolo 32 della legge 24 dicembre 1969, n. 990) punite entrambe con la pena detentiva congiuntamente a quella pecuniaria.

Considerato però che finora le succitate contravvenzioni non hanno avuto molta efficacia per ridurre il fenomeno dei motorini truccati, appare opportuno introdurre, in aggiunta a quelle fin qui elencate, una specifica fattispecie contravvenzionale per chi guida un ciclomotore potenziato nella velocità e nella

rumorosità e, soprattutto, stabilire l'obbligo del sequestro immediato del mezzo da parte degli agenti accertatori e della successiva confisca da parte del giudice.

La confisca obbligatoria, in particolar modo, dovrebbe costituire un'efficace misura intimidatrice non solo per i minorenni proprietari dei motorini truccati, ma anche per i loro genitori tanto spesso — purtroppo! — così sollecitati ad assecondare i desideri dei loro figli.

Si è esaminata fin qui la posizione dei conducenti — proprietari dei ciclomotori truccati e si è visto che la legislazione vigente, sia pur carente sotto alcuni profili, consente di colpirli con sanzioni parzialmente adeguate. Di un'impunità pressoché assoluta godono invece i maggiori responsabili del fenomeno, i costruttori e i fabbricanti cioè dei ciclomotori che, sfruttando gli istinti e le passioni giovanili degli acquirenti, fanno uscire dai loro stabilimenti ciclomotori già potenziati e in grado di sviluppare alte velocità.

Nessun dubbio che, sia sotto il profilo morale che sotto il profilo giuridico, sono molto più colpevoli questi fabbricanti e costruttori che agiscono esclusivamente sotto la spinta del profitto e che, con la lusinga della velocità, spingono molti giovanissimi acquirenti ad entrare in possesso di mezzi che così spesso si trasformano poi in strumenti di morte o perlomeno sono causa di gravi incidenti.

È vero che a sensi dell'articolo 53 del codice stradale « La fabbrica costruttrice dei veicoli o motori di tipo omologato rilascia all'acquirente una formale dichiarazione attestante che il veicolo o il motore è conforme al tipo omologato in tutte le sue parti e redatta su modello fornito dal Ministero dei trasporti. Di tale dichiarazione la fabbrica che la rilascia assume piena responsabilità civile e penale ».

In pratica non è però agevole stabilire quale sia la sanzione applicabile qualora si accerti che il ciclomotore uscito dalla fabbrica non è conforme al tipo omologato, ecc. Di qui la necessità di una precisa previsione legislativa che stabilisca per i costruttori disonesti severe pene detentive e pecuniarie accompagnate dall'obbligo del sequestro e della confisca di tutti i mezzi riscontrati irregolari.

La presente proposta di legge dovrebbe rappresentare una disciplina organica del complesso fenomeno dei ciclomotori, sia regolari che potenziati o comunque truccati, e un concreto tentativo di eliminare quei gravi inconvenienti lamentati oramai da tutti gli ambienti e che puntualmente si ripresentano ogni anno all'approssimarsi della stagione primaverile ed estiva.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Chiunque intende guidare ciclomotori deve essere munito almeno di patente di tipo A rilasciata a norma dell'articolo 80 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

ART. 2.

Si applicano anche ai ciclomotori le disposizioni sulla carta di circolazione e sulla targa dettate per i motoveicoli dagli articoli 58, 59, 60, 61, 64, 66, 67 e 68 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

ART. 3.

I ciclomotori non possono essere posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate se non siano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi a norma della legge 24 dicembre 1969, n. 990.

ART. 4.

Chiunque circola con un ciclomotore comunque posto in condizioni di sviluppare una velocità superiore a quella prevista dal documento di circolazione è punito con l'arresto fino a due mesi e l'ammenda da lire 20.000 a lire 100.000. La condanna comporta la confisca del ciclomotore.

ART. 5.

Chiunque circola con un ciclomotore nel quale il dispositivo silenziatore manchi o sia stato manomesso è punito con l'ammenda da lire 20.000 a lire 100.000. La condanna comporta la confisca del ciclomotore.

ART. 6.

Chiunque fabbrica, produce, pone in commercio o vende ciclomotori comunque posti in condizione di sviluppare una velocità superiore a quella prevista dal documento di

circolazione è punito con l'arresto da uno a tre mesi e l'ammenda da lire 50.000 a lire 200.000. La condanna comporta la confisca dei ciclomotori riscontrati irregolari.

Alla stessa pena soggiace chi effettua su ciclomotori modifiche idonee a potenziarne la velocità rispetto a quella prevista dal documento di circolazione.

ART. 7.

I ciclomotori devono essere muniti di una sella che non consenta il trasporto di altre persone oltre al conducente.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con la sanzione amministrativa da lire 10.000 a lire 40.000.

La sanzione prevista dall'articolo 122 ultimo comma del codice stradale per la violazione del quarto comma dello stesso articolo è aumentata da lire 10.000 a lire 40.000.

ART. 8.

Gli organi di cui agli articoli 136 e seguenti del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, che accertino una delle contravvenzioni di cui agli articoli che precedono e che prevedono la confisca obbligatoria, devono procedere al sequestro del ciclomotore.