

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3107

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato **PAOLO BERNINI**

Disposizioni per la prevenzione del furto di biciclette mediante l'introduzione di un sistema elettronico di identificazione attraverso un codice unico nazionale

Presentata il 7 maggio 2015

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il reato di furto di biciclette in Italia è uno dei pochi reati in crescita nel nostro Paese. Tale reato costituisce una grave lesione al diritto alla mobilità sostenibile dei cittadini che scelgono di utilizzare la bicicletta come mezzo di trasporto nella vita di tutti i giorni.

La Federazione italiana amici della bicicletta (FIAB) ha condotto la prima indagine nazionale sui furti di bicicletta, arrivando a stimare un numero di furti annuale di circa 320 mila biciclette. Il danno economico stimato da FIAB e Confindustria — Associazione nazionale ciclo motociclo e accessori (ANCMA) è pari a 150 milioni di euro ogni anno, derivanti dai mancati introiti per l'industria nazionale delle biciclette, inclusi l'indotto e le transazioni in nero che sfuggono al pagamento delle imposte. A questo si aggiungono i danni provocati alla sicurezza: il

mercato nero della bicicletta viene alimentato dall'aumentare dei furti (solo il 30-40 per cento dei furti viene denunciato, per via della mancanza di fiducia nel ritrovamento) che vede le stesse vittime di tale reato rivolgersi ai ricettatori per l'acquisto di una bicicletta. I ricettatori a loro volta utilizzano la bicicletta come moneta di scambio per l'acquisto di sostanze stupefacenti. Oltre a questi tipo di furti, esiste un ampio mercato di furti su commissione e di furti massivi in *garage* e in negozi, che danneggiano professionisti e commercianti del settore.

Di fronte a questo fenomeno criminale, le istituzioni si trovano totalmente impreparate a causa sia della difficoltà di restituzione del mezzo, anche quando quest'ultimo viene ritrovato (perché privo di un identificativo che lo colleghi al proprietario), sia per la mancanza di stru-

menti giuridici volti a punire chi commette tali reati (oltre al mancato coordinamento in tutto il territorio nazionale).

Le iniziative intraprese da varie amministrazioni locali nel corso degli anni, tramite la punzonatura e un pubblico registro del parco biciclette circolante, non hanno portato ai vantaggi sperati. La diversità di sistemi identificativi previsti da un comune all'altro rende irreperibile il mezzo rubato nel momento in cui il luogo di ricettazione è diverso da quello d'origine. Per questo si rende necessaria un'unica tipologia di codice identificativo che faccia capo a una banca dati centrale collegata alle Forze di polizia affinché possano effettuare controlli in tutto il territorio nazionale. È infatti principalmente alle Forze di polizia che si rivolge questa proposta di legge, al fine di poter dare maggiori e più efficaci strumenti per combattere questo tipo di reato.

Traendo spunto dal modello e dalla tecnologia utilizzati ormai da una decina di anni per combattere il randagismo di

cani e gatti, si è ritenuto che il metodo di identificazione tramite *microchip RFID* fosse lo strumento più fruibile, sicuro, rispettoso della *privacy*, durevole nel tempo e meno costoso che si potesse adottare per far fronte al furto delle biciclette. Il *microchip* passivo, oltre ad avere una vita media di circa ottanta anni non essendo dotato di una batteria (da ricaricare o sostituire), una volta installato in un punto del telaio (nascosto e poco visibile) della bicicletta e reso inamovibile permette l'identificazione — tramite un apposito lettore in uso alle Forze di polizia locale — della bicicletta in tutto il territorio nazionale favorendone il recupero e la restituzione al legittimo proprietario. Si precisa che il *microchip RFID* non ha nulla a che vedere con il sistema di localizzazione di tipo GPS, non essendo rintracciabile direttamente da satellite e quindi garantendo la *privacy* di tutti i cittadini che l'avranno installato sulla propria bicicletta.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Principi generali).

1. La Repubblica promuove l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto essenziale per una mobilità sostenibile, intervenendo in tale ambito al fine di prevenire il reato di furto e favorire la restituzione di tale bene mobile in caso di ritrovamento.

ART. 2.

(Sistema di identificazione).

1. Il sistema per l'identificazione elettronica delle biciclette si basa sul principio di identificazione con radiofrequenza (RFID) ed è costituito dai *microchip*, dai *software* e dai lettori.

2. Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, è introdotto un sistema identificativo per biciclette, tramite *microchip RFID* e l'istituzione di una banca dati nazionale presso il Ministero dell'interno, contenente i dati degli utenti memorizzati in ogni *microchip RFID*, consultabile direttamente dalle Forze di polizia.

3. I dati elettronici registrati presso la banca dati nazionale del Ministero dell'interno, non possono essere utilizzati a fini fiscali.

ART. 3.

(Definizione dei criteri, procedure e modalità per l'identificazione delle biciclette mediante microchip).

1. A partire da dodici mesi dopo la data di entrata in vigore della presente legge, ogni bicicletta venduta nel territorio nazionale deve essere identificata e registrata ai sensi di quanto disposto dalla presente legge.

2. Il proprietario o il detentore di una bicicletta alla medesima data di entrata in vigore può facoltativamente provvedere all'identificazione e alla registrazione del proprio mezzo presso le strutture competenti di cui al comma 3.

3. Gli adempimenti di cui al comma 2 devono essere effettuati presso i soggetti addetti alla vendita di biciclette al pubblico, che si dotano almeno un lettore per *microchip RFID* ISO compatibile, nonché del pacchetto di installazione del sistema *software* prodotto unitamente al *microchip* dalle aziende fornitrici di tale servizio presenti nel mercato e abilitate dal Ministero dell'interno ai sensi del presente articolo.

4. Gli esercizi commerciali addetti alla vendita di biciclette e in possesso degli strumenti di installazione e di registrazione informatica del *microchip RFID*, sono tenuti a verificare la presenza del medesimo *microchip*. Nel caso di mancanza o di illeggibilità del *microchip RFID*, il commerciante deve informare il proprietario o il detentore degli obblighi di legge.

5. Il sistema di *software* informatico associato e venduto insieme al *microchip RFID* può essere prodotto e commercializzato unicamente da soggetti registrati presso il Ministero dell'interno, in conformità all'articolo 5. Coloro che già producono o commercializzano sistemi *software* associati e venduti unitamente al *microchip RFID* per l'identificazione delle biciclette, devono provvedere alla registrazione. I produttori e commercianti di sistemi di *software* informatico associato e venduto unitamente al *microchip RFID*, registrati presso il Ministero dell'interno, possono vendere i suddetti prodotti solo agli esercizi commerciali che svolgono la vendita di biciclette al pubblico e alle aziende produttrici di biciclette.

6. I produttori registrati e abilitati presso il Ministero dell'interno:

a) devono garantire la rintracciabilità dei lotti dei *microchip RFID* venduti;

b) non sono proprietari dei dati da loro registrati presso la banca dati nazionale del Ministero dell'interno.

7. Il commerciante che vende la bicicletta, completate la procedura di installazione e di registrazione del *microchip RFID* sulla bicicletta:

a) rilascia al proprietario un certificato di proprietà;

b) gestisce l'archivio delle registrazioni da lui effettuate;

c) non acquisisce la proprietà dei dati del proprietario e della bicicletta a lui registrata.

8. È obbligo del proprietario di una bicicletta identificata con *microchip RFID* illeggibile o danneggiato di recarsi presso le strutture abilitate e di ripetere la procedura di installazione del *microchip*.

ART. 4.

(*Caratteristiche del microchip RFID, del software e dei lettori*).

1. Il Ministro dell'interno, con proprio decreto, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, definisce le caratteristiche dei sistemi che possono ricevere l'abilitazione, la tipologia di *microchip RFID* e di lettori sia di lunga che di breve distanza da utilizzare, nonché le funzioni base che deve svolgere il *software* associato al *microchip RFID*.

ART. 5.

(*Abilitazione alla commercializzazione del microchip RFID*).

1. Sono abilitate alla vendita del *microchip RFID* per biciclette, dopo verifica di conformità del prodotto, tutte le aziende che producono un *software* associato al *microchip RFID* che possiede le caratteristiche di cui all'articolo 4.

2. Le aziende abilitate sono iscritte in un registro pubblico. Tali aziende, tramite un collegamento informatico con la banca dati nazionali del Ministero dell'interno, registrano i dati relativi alle biciclette e ai rispettivi proprietari nella banca dati nazionale del Ministero dell'interno.

3. Le aziende iscritte nel registro pubblico di cui al comma 2 ricevono un certificato abilitativo che devono mostrare al momento della commercializzazione del loro prodotto agli esercizi commerciali che vendono biciclette.

ART. 6.

(*Competenze comunali*).

1. I comuni dotano la propria polizia locale di un numero minimo di dispositivi di lettori di *microchip RFID*, al fine di effettuare controlli sulle biciclette, sulla base dei seguenti criteri demografici:

- a) sotto 15.000 abitanti, un lettore;
- b) da 15.000 a 40.000 abitanti, tre lettori;
- c) oltre 40.000 abitanti e fino a 100.000 abitanti, sette lettori;
- d) oltre 100.000 abitanti e fino a 400.000 abitanti, quattordici lettori;
- e) oltre 400.000 abitanti e fino a 800.000 abitanti, venticinque lettori;
- f) oltre 800.000 abitanti, trenta lettori.

2. I comuni installano, nelle strade o nei luoghi di maggior transito ciclabile, lettori di lunga distanza compatibili con i *microchip RFID* al fine di rintracciare le biciclette rubate.

3. I lettori di lunga distanza di cui al comma 2 devono essere in grado di leggere i *microchip RFID* installati sulle biciclette da una distanza non inferiore a 3 metri.

4. I lettori di *microchip RFID* a lunga distanza di cui al comma 2, dovranno essere presenti nei comuni in un numero minimo in base alla popolazione del co-

mune stesso, come definito alle lettere *a)*, *b)*, *c)*, *d)*, *e)*, *f)*, del comma 1 del presente articolo.

ART. 7.

(Sanzioni).

1. La vendita di biciclette in assenza della registrazione con installazione del *microchip* RFID è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria di 500 euro per ogni bicicletta venduta.

2. Gli esercizi commerciali che svolgono compravendita di biciclette nuove o usate che non verificano la presenza del *microchip* RFID al momento dell'acquisto di una bicicletta da terzi sono puniti con la sanzione amministrativa pecuniaria di 700 euro.

3. Chiunque tenti di rimuovere o di manomettere il *microchip* RFID o l'etichetta NFC-QR *code* già presente su una bicicletta è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria di 700 euro e con la reclusione fino a tre mesi.

4. Le entrate derivanti dall'applicazione delle sanzioni di cui al presente articolo sono destinate ad alimentare il fondo di cui all'articolo 8.

ART. 8.

(Istituzione di un fondo per la banca dati nazionale).

1. È istituito presso il Ministero dell'interno un fondo finalizzato all'istituzione e gestione della banca dati nazionale di cui all'articolo 2, la cui dotazione finanziaria è determinata in 500.000 euro per il 2015 e in 200.000 euro a decorrere dal 2016.

ART. 9.

(Copertura finanziaria).

1. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 8, valutato in 500.000 euro per il 2015 e in 200.000 euro a decorrere

dal 2016, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2015-2017, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2015, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

