CAMERA DEI DEPUTATI

N. 3793

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

ANDREOTTI, VALIANTE, AZZARO, BOSCO, CASTELLI, CATTANEI, CALVI, DELL'ANDRO, MAGRI', REVELLI, SCALFARO, SPERANZA, TAGLIARINI, ZAMBERLETTI

Presentata il 17 novembre 1971

Disposizioni per la circolazione dei motoveicoli di piccola cilindrata e per prevenire lo « scippo »

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Il fenomeno della circolazione dei motoveicoli di piccola cilindrata è diventato negli ultimi tempi imponente. Anche in conseguenza del più diffuso benessere e per ovviare agli inconvenienti della difficoltosa circolazione automobilistica all'interno delle città, l'uso dei motocicli, e specialmente dei più modesti, è divenuto larghissimo e si è esteso anche ai minori, ormai senza alcun limite o formalità.

Questo incremento pone esso stesso rilevanti problemi, come quelli che attengono alla sicurezza del traffico, specialmente di quello pedonale, alla tutela della quiete pubblica, particolarmente per ciò che riguarda la rumorosità dei motocicli, all'affidamento dei veicoli a persone capaci di guidarli convenientemente e, soprattutto, di non usarli per ragioni illecite.

Lo « scippo ».

Con riferimento a questo ultimo aspetto, va ricordato che, negli ultimi tempi, è andato aumentando enormemente il numero degli scippi, specialmente ad opera di persone munite di motocicli. Anzi questo reato si è andato recentemente caratterizzando proprio per l'uso di tali veicoli.

Lo scippo, ossia il furto commesso strappando la cosa di mano o di dosso ad una persona, si è andato modificando nella sua forma di esecuzione. Una volta, infatti, era di solito opera di ragazzi che, fingendo di giocare fra loro, si rincorrevano fino a quando uno di essi andava ad urtare la vittima, strappandole così un oggetto o il portafogli. Ora, invece, viene quasi sempre eseguito da giovani che, utilizzando motorette, passano accanto alla persona da derubare, afferrano abilmente la borsa od altro oggetto, allontanandosi poi ad alta velocità.

La preferenza data alle piccole moto nella consumazione di tale forma di reato dipende dalla maggiore possibilità di allontanarsi dopo il colpo senza essere identificati per la mancanza della targa, nel caotico traffico cittadino.

La maggior parte di tali reati è conseguenza di un'azione criminosa preordinata, tanto che i giovani delinquenti, al contrario di quanto avveniva una volta, in caso di resistenza

della vittima, non si limitano a fuggire ma sempre più spesso reagiscono anche violentemente.

Le cronache dei quotidiani riportano ogni giorno la notizia di reati di questo tipo e, specialmente nelle regioni centro-meridionali, il fenomeno ha assunto proporzioni allarmanti, in modo da mettere in pericolo l'ordine pubblico, e inoltre provocando negative influenze sul turismo che di questo triste fenomeno subisce le più deleterie conseguenze.

Le statistiche più recenti indicano che di tale forma di reato sono vittime persone piuttosto anziane o donne di nazionalità straniera, la cui capacità di reazione è necessariamente limitata.

L'impiego del mezzo meccanico, le maggiori difficoltà che incontrano le vittime nel difendersi da tale reato, la circostanza che molto spesso i soggetti passivi del reato riportano lesioni e il dilagante fenomeno giustificano urgenti misure per un'idonea soluzione del problema.

All'uopo il primo rimedio potrebbe essere costituito da una maggiore sorveglianza degli organi di pubblica sicurezza, attraverso una azione preventiva efficace e costante, che consenta da un lato un più rigoroso controllo delle principali strade dei grandi centri, specie se frequentate da turisti e dall'altro la identificazione di coloro che circolano alla guida dei ciclomotori. Tale azione preventiva da sola, però, è certamente insufficiente e non può essere idonea a risolvere il problema, anche per la nota insufficienza dell'organico della polizia, e per i sempre maggiori e più complessi compiti ai quali le forze dell'ordine sono chiamate nella moderna società. È inoltre da tenere presente che i ciclomotori, per la loro possibilità di inserirsi facilmente nel flusso della circolazione, sfuggono ad un attento controllo e quindi, anche nell'ipotesi di migliore sorveglianza, le forze dell'ordine sono nella impossibilità di reprimere il fenomeno.

Altro mezzo di lotta potrebbe essere costituito da un inasprimento della pena per il reato di furto con destrezza o con strappo. Ma anche tale soluzione è certamente inidonea se si considera che, pur essendo attualmente il reato punito con la reclusione fino a sei anni, tale severa sanzione non costituisce né un freno né una remora per i delinquenti dediti a tale attività criminosa.

La circolazione dei ciclomotori.

Pertanto, più idonea per un'efficiente soluzione del problema è da ritenersi una organica e specifica disciplina della circolazione dei ciclomotori, di quei mezzi meccanici, cioè, che costituiscono lo strumento normale attraverso cui tale tipo di reato viene consumato.

Al riguardo è noto che il decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, all'articolo 24, si limita a definire « ciclomotori » i veicoli a motore con due o tre ruote aventi le seguenti caratteristiche: *a*) cilindrata fino a 50 cmc; *b*) potenza fino a CV 1,50; *c*) peso del motore fino a chilogrammi 16; *d*) capacità di sviluppare su strada piana una velocità fino a 40 chilometri all'ora. L'articolo 122 del citato decreto del Presidente della Repubblica punisce poi con la sanzione fino a lire 10.000 chiunque trasporti su ciclomotori altre persone oltre al conducente.

La prima e più significativa innovazione, ferma restando la definizione di ciclomotore data dall'articolo 24, deve essere costituita dall'obbligo di munire posteriormente detti veicoli di una targa di riconoscimento contenente i dati di immatricolazione. È superfluo aggiungere che tali dati devono essere chiaramente visibili e la targa dev'essere rinnovata quando i dati stessi non siano più leggibili.

È poi necessario che i costruttori muniscano i ciclomotori di un collettore e di un carburatore che non possano essere manomessi, in modo da impedire a detti veicoli di sviluppare una velocità superiore ai 40 chilometri orari. L'eventuale manomissione del carburatore e del collettore dev'essere punita con la pena detentiva e, in base ai princìpi generali, qualora nella commissione di tale reato abbiano concorso altri soggetti (meccanico, fabbricante), anche gli stessi dovranno subire la stessa pena. Per garantire l'osservanza di detto obbligo è opportuno applicare un sigillo sul collettore e sul carburatore, lasciandone libero il coperchio per consentirne la pulizia.

È inoltre necessario che sia fatto 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 renderne 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.

Perché la menzionata disposizione sia osservata è necessario inasprire le sanzioni per chiunque trasporti sul ciclomotore una seconda persona.

Va disposto altresì che gli organi di pubblica sicurezza, i quali accertino la violazione della norma sopra indicata, debbono obbligatoriamente provvedere all'immediato sequestro del ciclomotore.

Allo stato attuale della legislazione la guida dei ciclomotori è consentita liberamente a tutti senza un preventivo accertamento delle autorità competenti circa la conoscenza, da parte del guidatore, delle nozioni necessarie per la guida. Vero è che tali veicoli 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 conforme a quegli orientamenti più recenti espressi dalla dottrina (confronta *Vigorita* - Relazione alla conferenza della circolazione e del traffico tenutasi a Stresa nel 1970) secondo cui gli utenti della strada costituiscono una organizzazione allo stato fluido, della quale tutti coloro che, con il solo fatto di circolare, entrano a farne parte, debbono conoscere necessariamente le regole.

Tuttavia, per non appesantire enormemente gli uffici della motorizzazione civile sottoponendo anche coloro che guidano ciclomotori ad un preventivo esame di idoneità, sembra ugualmente efficace e sufficiente imporre ai conduttori di munirsi di un apposito documento di riconoscimento da rilasciarsi dalla prefettura della provincia di residenza.

Spesso i ciclomotori sono presi a noleggio. È quindi opportuno prevedere l'istituzione di un apposito registro nel quale i noleggiatori debbono scrivere le generalità di coloro ai quali hanno dato in noleggio il veicolo, specificando il numero e gli estremi del patentino nonché i dati riguardanti il mezzo dato in noleggio. La violazione va punita con la sanzione e, nel caso si accerti che il ciclomotore a noleggio non è registrato o è coinvolto in un fatto delittuoso, va disposta nei casi più gravi la revoca della licenza.

Le indicate disposizioni sottoponendo per la prima volta ad un'organica e completa disciplina la circolazione dei ciclomotori, costituiscono il mezzo più efficiente non solo per adeguare la circolazione di tali veicoli alle esigenze di tutela della pubblica incolumità, ma anche per eliminare, o quanto meno ridurre, il triste e dilagante fenomeno dello scippo.

Per l'uso di motocicli o di altri veicoli a motore al fine della consumazione dei reati di scippo. appare utile stabilire l'aumento della pena.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

I ciclomotori aventi le caratteristiche di cui all'articolo 24 del testo unico delle norme concernenti la disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, debbono essere muniti di una targa di riconoscimento contenente i dati di immatricolazione.

L'obbligo della targa non sussiste per i ciclomotori monomarcia non idonei a sviluppare una velocità superiore ai 20 chilometri orari.

I dati di immatricolazione indicati nella targa devono essere sempre chiaramente visibili e la targa dev'essere rinnovata quando i dati non siano più leggibili.

Chiunque viola le disposizioni del comma primo è punito con l'arresto fino a un mese e con l'ammenda fino a lire 100.000.

Chiunque circola con un ciclomotore munito di targa di riconoscimento non propria del ciclomotore è punito con l'arresto fino a sei mesi e con l'ammenda fino a lire 500.000, nonché con la confisca del ciclomotore.

Chiunque violi la disposizione del terzo comma del presente articolo è punito con la ammenda fino a lire 30.000.

ART. 2.

I ciclomotori di cui al citato articolo 24 devono essere muniti di un sigillo sul carburatore e sul collettore, che non impedisca la manutenzione.

Chiunque circoli con un ciclomotore privo del detto sigillo è punito con l'ammenda fino a lire 20.000.

Nell'ipotesi in cui alla mancanza del sigillo si accompagni una manomissione diretta a far sviluppare al ciclomotore una velocità superiore a quella prevista dal predetto articolo 24, la violazione è punita con l'arresto fino ad un mese, e con la confisca del ciclomotore.

ART. 3.

I ciclomotori debbono essere muniti di un solo sedile a sella, e non possono essere adibiti al trasporto di altra persona oltre al conducente.

Chiunque ponga in circolazione o circoli con un ciclomotore munito di sedile diverso da quello indicato nel comma precedente è punito con l'arresto fino a un mese.

Chiunque trasporti sul ciclomotore una seconda persona è punito con l'arresto fino a un mese, e con la confisca del ciclomotore.

ART. 4.

Non si possono guidare ciclomotori senza essere muniti di un apposito documento di riconoscimento rilasciato dalla prefettura nella cui circoscrizione è compreso il comune di residenza del richiedente.

Chiunque guida un ciclomotore senza essere munito del documento suddetto è punito con l'arresto fino a un mese e con l'ammenda fino a lire 15.000.

ART. 5.

Chiunque dia a noleggio un ciclomotore è tenuto a trascrivere in apposito registro le generalità del noleggiatore, il numero e gli estremi del documento di riconoscimento di cui all'articolo precedente, nonché i dati necessari per identificare il mezzo noleggiato.

L'omissione di tali adempimenti è punita con l'ammenda fino a lire 50.000 e comporta nei casi più gravi la revoca della licenza.

ART. 6.

Gli organi di cui agli articoli 136 e seguenti del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, che accertino una delle violazioni di cui agli articoli che precedono e punibile con l'arresto, devono obbligatoriamente procedere al sequestro del ciclomotore.

Nell'ipotesi di violazione dell'articolo 2, comma primo, della presente legge, il veicolo non potrà in nessun caso essere restituito se non previa regolarizzazione del ciclomotore secondo le caratteristiche di cui all'articolo 24 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e di cui all'articolo 2 della presente legge, da effettuarsi a cura dell'Ispettorato della motorizzazione civile.

ART. 7.

Per quanto non previsto dalla presente legge si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

ART. 8.

La pena prevista dall'articolo 625 n. 4 del codice penale è aumentata quando il fatto è commesso con l'uso di un veicolo a motore.