

# CAMERA DEI DEPUTATI

N. 1824

## PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei Deputati **BASLINI, RIZZI***Presentata il 26 giugno 1980*

### Norme relative all'uso dei ciclomotori

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'inquinamento acustico, confinato inizialmente nell'ambito circoscritto di fonte di patologie professionali, è uscito dalle fabbriche e dagli ambienti di lavoro, acquistando una perversa posizione di primo piano nella vita quotidiana dei cittadini.

Il rumore viene ormai comunemente somministrato a tutti, nei grossi come nei piccoli centri urbani.

Nella gamma delle fonti di inquinamento sonoro occupano una posizione primaria i rumori da traffico e, nell'ambito di questi, quelli, inutili e molesti, prodotti dai motocicli e dai ciclomotori potenziati.

L'enorme quantità di ciclomotori maggiorati immessi quotidianamente nel traffico urbano evidenzia la gravità del problema. Si calcola che l'80 per cento dei ciclomotori reca modifiche al motore tali da rendere lo stesso più potente e quindi più rumoroso. Gli effetti devastanti del rumore da essi prodotto nascono dal loro « truccaggio ».

Il veicolo, alterato dalla casa costruttrice o da questa abilmente predisposto ad una successiva maggiorazione del motore, o truccato dallo stesso acquirente al minuto che si avvalga dell'opera di un qualsiasi meccanico, pur rimanendo formalmente un ciclomotore, ne perde di fatto le caratteristiche e diventa in effetti un motociclo.

L'alterazione del motore, realizzata con tecniche elementari, provocando un numero di giri abnorme rispetto alla potenza originaria del motore ed essendo quasi sempre seguita dalla eliminazione o dalla manomissione del silenziatore, produce effetti fonici devastanti, di gran lunga superiori alla soglia di tollerabilità di 70-80 decibel.

V'è una florida e crescente attività di potenziamento dei ciclomotori ed un sempre più vasto commercio di tubi di scarico « non strettamente di serie » che si possono acquistare con spesa modica e che, rimossa una vite e sfilato il silenziatore,

tore, trasformano in due minuti le moto, siano esse ciclomotori o maximoto, in incivili amplificatori, per di più mobili, da usarsi preferibilmente nei centri della città, dove maggiore è... l'effetto acustico!

Anche le periferie urbane o i piccoli centri rurali, tuttavia, non si sottraggono all'assedio dei rumori inutili e molesti dei veicoli a due ruote. Si pensi alle gimkane, alle evoluzioni compiute dai ciclomotori da motocross negli spazi verdi e sui dislivelli di terreno delle zone periferiche in via di sviluppo urbanistico.

Si è cercato da parte di qualche isolato Pretore di combattere con gli scarni mezzi legislativi a disposizione il fenomeno *de quo*, ma la modestia dei risultati conseguiti indica che non è questa la via da seguire.

La norma prevista dall'articolo 659, primo comma, codice penale che punisce genericamente i rumori molesti, ad esempio, è stata quasi sempre sottaciata. L'elevazione di contravvenzione per violazione degli articoli 58, 66, 80 del codice di disciplina stradale, ai conducenti di ciclomotori maggiorati, oltre che ad essere scarsamente attuata, non ha raggiunto le finalità repressive auspicate anche perché il veicolo in definitiva veniva reimmesso *sic et simpliciter* in circolazione.

Occorre quindi intervenire alla radice del fenomeno mettendo fuori legge i ciclomotori truccati e tutti quegli altri veicoli, a due ed anche a quattro ruote, che rechino modifiche al sistema di silenziamento del motore. Sanzionare penalmente gli abusi che case costruttrici, dai rivenditori, dagli acquirenti al dettaglio di ciclomotori e motocicli compiono ai danni di tutti i cittadini è ormai una necessità.

La sanzione penale e la correlativa confisca del mezzo illegale (nel solo caso di

trasformazione del motore nei ciclomotori, ovviamente) possono svolgere una efficace azione deterrente, tenuto conto soprattutto della giovane età di coloro che conducono i suddetti veicoli (si pensi che un ciclomotore da cross, che può sviluppare una velocità di 80-90 chilometri orari, in quanto reca un necessario ed originario potenziamento del motore, può essere condotto da un ragazzo di 14 anni in quanto, appunto formalmente omologato come ciclomotore, può essere guidato, senza alcuna patente, dai 14 anni in avanti!).

Ricordiamo infine che molti studi compiuti in Italia ed all'estero hanno analizzato gli effetti deleteri sull'uomo dei traumi acustici. I rumori forti e continuativi e non, possono, secondo i risultati delle suddette ricerche, generare sensazioni di dispiacere, disadattamento, angoscia, sconforto, apprensione, ecc.; possono ridurre di molto la nostra attenzione, impegnare la nostra concentrazione fino ad annullarla e perturbare la memoria.

Il rumore appare sempre più spesso quale concausa nell'etiopatologia delle malattie cardiovascolari, endocrine e nervose e quale causa unica e scatenante di molte sordità.

Il prezzo che bisogna pagare in termini di salute al « progresso » è enorme. I rumori protratti dai veicoli « pirata » di cui si è parlato sono vieppiù molesti ed inutili, in quanto sacrificano il benessere di tutti agli interessi economici di qualche industria ed al bieco fanatismo di una larga fascia di giovani diseducati.

Questo progetto di legge rappresenta un momento nella lotta all'inquinamento sonoro. Altre iniziative legislative potranno e dovranno fra breve essere prese in altri campi con le stesse finalità.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

Chiunque, operando a qualsiasi titolo e con qualsiasi mezzo tecnico, manomissioni, alterazioni o modifiche su veicoli omologati come ciclomotori ne accresca la cilindrata, la potenza in cavalli, il peso del motore o la capacità di sviluppare velocità su strada piana, oltre i limiti fissati dall'articolo 24 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è punito con l'arresto da 2 a 4 mesi e con l'ammenda da lire 200.000 a lire 600.000.

## ART. 2.

Chiunque costruisce e detiene per la vendita, vende o cede a qualsiasi titolo pezzi meccanici, anche sotto forma di scatole di montaggio, atti a trasformare i ciclomotori in veicoli aventi caratteristiche superiori a quelle prescritte dall'articolo 24 del codice della strada, è punito, qualora la manomissione, l'alterazione o la modifica del mezzo avvengono rendendo di fatto il ciclomotore un motoveicolo, con l'arresto da 3 a 6 mesi e con l'ammenda da lire 300.000 a lire 800.000.

## ART. 3.

Chiunque circola alla guida di un veicolo dichiarato conforme al modello omologato come ciclomotore al quale siano state apportate modifiche, manomissioni o alterazioni tali da renderlo di fatto un motoveicolo, è punito con l'arresto da 1 a 3 mesi e con l'ammenda da lire 50.000 a lire 300.000.

## ART. 4.

Chiunque circola alla guida di un ciclomotore, motoveicolo o autoveicolo leggero o pesante recante un dispositivo silenzia-

## VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

tore alterato o diverso da quello regolarmente omologato dalla competente autorità per quel tipo di veicolo, è punito con l'ammenda da lire 100.000 a lire 500.000.

## ART. 5.

Nella sentenza di condanna o di proscioglimento con formula diversa da quella di « non avere commesso il fatto », « il fatto non sussiste » è ordinata in ogni caso la confisca del veicolo nelle ipotesi di cui agli articoli 1, 2 e 3 della presente legge.

## ART. 6.

La presente legge entra in vigore 180 giorni dopo la sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*.