

CAMERA DEI DEPUTATI N. 497

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**BRICCOLA, FERRARI SILVESTRO, VISCARDI, CATTANEI,
BRUNI, RUSSO FERDINANDO, FORNASARI, DEL MESE,
BERNARDI GUIDO, ZOSO**

Presentata il 20 settembre 1983

Nuove norme per la circolazione dei ciclomotori e modifiche del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393

ONOREVOLI COLLEGHI! — La proposta di legge che proponiamo alla vostra approvazione nasce dalla constatazione che è urgente ovviare ad una lacuna del codice della strada, quella relativa alla normativa sui ciclomotori.

All'atto dell'entrata in vigore di quelle norme (il 15 giugno 1959 e cioè oltre 24 anni or sono), si ritenne che questa classe di veicoli, allora di marginale rilevanza nel parco veicolare del nostro paese, po-

tesse essere assoggettata ad una normativa più semplificata.

Gli articoli del codice della strada statuivano infatti che i ciclomotori (cioè i veicoli a motore con cilindrata fino a 50 centimetri cubi, con potenza fino a 1,50 cavalli vapore e con capacità di sviluppare su strada una velocità fino a 40 chilometri orari), potessero essere guidati senza patente, anche da giovani che avessero compiuto i 14 anni e statuivano, altresì,

che essi non fossero assoggettati alle procedure per l'immatricolazione, attraverso una targa di riconoscimento.

Il criterio di privilegiare tale classe di veicoli fu accolto anche nella legge 24 dicembre 1969, n. 990, la quale, nel sancire che « i veicoli a motore senza guida di rotaia non possono essere posti in circolazione su strade di uso pubblico, se non siano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile », all'articolo 5 esentava dall'obbligo di assicurazione « i ciclomotori che non siano muniti di targa di riconoscimento e le macchine agricole ».

L'imponente crescita, sia quantitativa sia in percentuale sul complesso dei veicoli circolanti, del numero di ciclomotori, ma più ancora il verificarsi di sempre più numerosi episodi di lesioni, anche mortali, che non riescono ad essere riferiti ad alcun soggetto responsabile ed altresì l'aver assunto questo tipo di mezzo un ruolo specifico per la consumazione di reati, purtroppo dilaganti, quali il furto con violenza (scippo), impongono una revisione delle norme suddette onde evitare una sorta di zona d'ombra che impedisce la tutela giuridica del cittadino, che subisca un incidente casuale o sia vittima di un preciso reato ad opera del conduttore di un ciclomotore.

Pur conoscendo che è in corso un approfondito dibattito tendente a giungere ad un nuovo testo del codice della circolazione, essendo numerose le norme che, a distanza di quasi cinque lustri, esigono adeguamenti e modifiche, abbiamo ritenuto opportuno stralciare questo gruppo di norme auspicandone una rapida approvazione nelle more della modifica generale che, a quanto ci risulta, dovrebbe essere attuata attraverso approvazione di legge-delega al Governo, per altro ancora in gestazione.

Oltretutto siamo stati spinti all'elaborazione di questa proposta di legge dalla forte pressione della stampa, dell'opinione pubblica, dai pareri di autorevoli studiosi e di organi della magistratura, oltre che

da opinioni espresse recentemente anche da esponenti di governo.

Riteniamo pertanto che occorre definire nuove norme per la circolazione dei ciclomotori modificando gli articoli 62 e 66 del codice della strada ed intervenendo anche su norme conseguenti di altre leggi.

La nostra proposta di legge parte dal presupposto che è necessario immatricolare i ciclomotori dotandoli di targa di riconoscimento.

Tale targa è da considerarsi uno strumento mediante il quale il mezzo veicolare può essere riferito ad un soggetto definito e gli eventi derivanti dal suo uso attribuiti ad un responsabile.

La targa pertanto non può essere semplicemente rapportata al grado di potenza motoristica come è accaduto sino ad oggi, ma va applicata ad ogni mezzo che abbia al contempo capacità di lesione e potenziale capacità di fuga. *A fortiori* la targa appare indispensabile allorché la forma e le attitudini al movimento del mezzo stesso lo rendono strumento privilegiato nella esecuzione di reati sempre più numerosi, quali il furto con violenza (scippo).

Con l'articolo 1 viene sancito l'obbligo per la circolazione dei ciclomotori del foglio di immatricolazione che dovrà essere rilasciato dall'Ispettorato della motorizzazione civile nella cui circoscrizione risiede il proprietario del mezzo, foglio di immatricolazione che dovrà contenere i dati di identificazione e costruttivi e la dichiarazione di conformità al tipo omologato.

Non si è ritenuto di intervenire per modificare le caratteristiche sostanziali del ciclomotore (diminuzione della potenza e della velocità su strada) rimandando tale problema alle modifiche generali del codice.

Con l'articolo 2 si sancisce che anche i ciclomotori debbono essere muniti di targa di riconoscimento contenente i dati di immatricolazione.

All'articolo 3 vengono stabilite più adeguate sanzioni amministrative per chiunque circola con ciclomotore al quale siano state apportate modifiche alle caratte-

ristiche costruttive e di equipaggiamento di cui alle procedure di omologazione.

L'articolo 4, abrogando le esenzioni già previste, estende ai ciclomotori l'obbligo dell'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi. I numerosi casi di incidenti mortali o di lesioni permanenti per i quali, pur in presenza del mezzo investitore, non si è riusciti ad attribuire ad alcuno la responsabilità dell'accaduto ed a consentire le legittime azioni di responsabilità, rendono particolarmente attesa e giusta tale norma.

L'articolo 5 considera l'ipotesi che l'intestatario del ciclomotore sia compreso nelle fasce d'età tra 14 e 18 anni.

Non si è ritenuto di proporre modifica all'articolo 79 del codice della strada che prevede il limite di 14 anni per la guida dei ciclomotori (oltre che per la guida di veicoli a trazione animale) e il limite di 16 anni per la guida di motoveicoli fino a 125 centimetri cubi, ma si è ritenuto di prescrivere che per i minori di 18 anni il contratto di assicurazione debba essere sottoscritto da chi esercita la patria potestà.

Nello stesso articolo si è aggiunta norma che obbliga all'uso del casco pro-

tettore nel caso di guida del ciclomotore fuori dai centri abitati e riteniamo non è chi non veda l'utilità di tale prescrizione già in vigore in altre nazioni, di fronte al notevole aumento di incidenti che causano gravi traumatismi cranici.

Infine, l'articolo 6 sancisce che l'entrata in vigore di tali nuove norme è differita al 1° gennaio 1984 e ciò per consentire adeguato spazio di tempo per l'organizzazione amministrativa del servizio di immatricolazione e per le eventuali modifiche costruttive.

I presentatori sono convinti che tali norme, che adeguano la legislazione italiana a quella di altri paesi europei, saranno condivise anche dalle case costruttrici, anch'esse, a nostro parere, interessate ad una migliore regolamentazione del settore che consenta un ordinato sviluppo di tutti i comparti della motorizzazione, eviti le discrasie lamentate, favorisca un miglioramento della convivenza civile.

Per tutti questi motivi raccomandiamo agli onorevoli colleghi la seguente proposta di legge, chiedendone una rapida approvazione.

PAGINA BIANCA

PROPOSTA DI LEGGE

PAGINA BIANCA

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

L'articolo 62 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

« I ciclomotori per circolare debbono essere muniti di apposito foglio di immatricolazione rilasciato dall'Ispettorato della motorizzazione civile nella cui circoscrizione risiede il proprietario del veicolo, contenente i dati di identificazione e costruttivi e la dichiarazione di conformità al tipo omologato.

L'Ispettorato della motorizzazione civile provvede altresì all'immatricolazione con specifica classificazione.

Chiunque circola con ciclomotore per il quale non è stato rilasciato o sia privo del foglio di immatricolazione, è punito con l'ammenda da lire 50 mila a lire 100 mila ».

ART. 2.

Il primo comma dell'articolo 66 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dai seguenti:

« Gli autoveicoli ed i motoveicoli per circolare debbono essere muniti posteriormente di una targa di riconoscimento contenente i dati di immatricolazione.

I ciclomotori per circolare devono essere muniti posteriormente di targa di riconoscimento in base ai dati rilevabili dal foglio di immatricolazione. Le caratteristiche di talè targa di riconoscimento saranno determinate con decreto del Ministro dei trasporti.

Chiunque circola con un ciclomotore privo di targa di riconoscimento è punito con l'arresto e con l'ammenda da lire 50 mila a lire 100 mila ».

ART. 3.

Il primo comma dell'articolo 14 della legge 25 novembre 1975, n. 707, è sostituito dal seguente:

« Chiunque circola con un veicolo al quale siano state apportate modifiche alle caratteristiche costruttive e di equipaggiamento stabilite nei precedenti articoli e nei decreti relativi ed accertate dall'ufficio della motorizzazione civile in sede di visita e prova ovvero in sede di omologazione del tipo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 400 mila a lire 800 mila ».

ART. 4.

Le disposizioni di cui alla legge 24 dicembre 1969, n. 990, relative all'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti, sono estese ai ciclomotori; è pertanto abrogata per tale classe di veicoli l'esenzione di cui all'articolo 5 della predetta legge.

ART. 5.

Qualora l'intestatario del ciclomotore abbia età inferiore ai 18 anni, l'assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione del ciclomotore deve essere sottoscritta da chi eserciti la patria potestà.

È prescritto l'uso di casco protettore per i conduttori di ciclomotori nel caso di guida fuori dai centri abitati.

ART. 6.

La presente legge entra in vigore il 1° gennaio 1984