

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 1490

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei Deputati MASSARI, VIZZINI

Presentata il 10 marzo 1980

Norme per la fabbricazione dei ciclomotori

ONOREVOLI COLLEGHI! — Desideriamo richiamare l'attenzione su alcuni grandi problemi strettamente collegati tra di loro che potrebbero essere risolti in misura interessante con una soluzione univoca.

I problemi ai quali ci riferiamo possono così sintetizzarsi:

necessità di ridurre i consumi energetici anche nel settore dei veicoli privati adibiti al trasporto persone nell'ambito urbano;

esigenze di mobilità via via crescenti delle grandi masse lavoratrici: impiegati, operai, agricoltori, studenti, casalinghe, non soddisfatte né soddisfacibili dalle strutture collettive e pubbliche di trasporto;

necessità di ridurre nei centri urbani l'inquinamento atmosferico che in certe ore raggiunge valori insopportabili;

limitare il congestionamento del traffico e delle aree di parcheggio, che costituisce uno dei problemi più pressanti soprattutto nei grandi centri urbani.

La soluzione che potrebbe contribuire ad un sensibile ridimensionamento dei problemi sopra accennati è quella di una maggiore diffusione del « ciclomotore », veicolo di trasporto individuale, ormai formalizzato con pieni diritti in tutto il mondo occidentale e specialmente nei paesi CEE.

Il ruolo positivo del ciclomotore acquisisce un particolare risvolto considerando i suoi bassi costi di esercizio in rapporto al servizio reso.

Ricordiamo che il ciclomotore è un particolare motoveicolo di più stretta derivazione velocipedistica che, per le sue prestazioni ben delimitate e specificate, è ammesso a circolare in particolari condizioni agevolate:

- a) ridotti dispositivi di segnalazione visiva;
- b) guida senza obbligo di patente per il conducente;
- c) esenzione dall'obbligo di targa;
- d) minor limite d'età per la guida

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

I limiti sopra accennati sono determinati dalle legislazioni dei singoli Stati e sono comunque circoscritti da alcune definizioni accettate internazionalmente, quali quella della Convenzione di Vienna del 1968 (oltre a quelle CEE e ISO) che pone un limite alla velocità del veicolo (50 chilometri orari) e alla cilindrata del motore termico (50 centimetri cubi).

Il nostro attuale codice della strada, con il fondamentale obiettivo della sicurezza, abbassa ulteriormente il limite di velocità del ciclomotore fissandolo a 40 chilometri orari.

È giusto anche evidenziare che, grazie al fatto di viaggiare sempre a pieno carico e di pesare meno del carico che trasporta, il ciclomotore presenta una « efficienza » più elevata di qualsiasi altro mezzo di trasporto, come evidenzia la tabella di seguito riportata, con dati in NPE rilevati presso il Ministero dei trasporti; ricordiamo che il valore in NPE (Net propulsion Efficiency) corrisponde a:

N. persone trasportate x km percorsi

	kg di combustibile consumati	N.P.E.
		—
Yacht cabinato		2
Auto media in traffico urbano . .		12
Jet privato		5
Jumbo Jet		12
Auto media in traffico sub urbano		14 ÷ 23

	N.P.E.
	—
Autobus urbano	18 ÷ 48
Motociclo	47
Treno	45 ÷ 49
Ciclomotori	72

Desideriamo ancora ricordare che anche dal punto di vista degli incidenti il ciclomotore dà un notevole contributo ad abbassare gli indici di sinistrosità nella circolazione stradale, dimostrando ancora una volta come per ridurre il pericolo di sinistri servano ben poco patente, targa, visite di controllo, ecc. Ma serva fondamentalmente vincolare la velocità sulle strade, abbassare le prestazioni in velocità dei veicoli ed elevarne la possibilità di dominio da parte del conducente (caratteristiche peculiari del ciclomotore).

Quanto asseriamo sugli indici di sinistrosità può ricavarsi dai dati della seguente ed ulteriore tabella, elaborata sulla rilevazione relativa al 1977 e contenuta nei volumi XXV e XXVI - Statistica degli incidenti stradali edita dall'ISTAT.

È da notare che il numero dei ciclomotori in circolazione è in realtà ben superiore (valutato in più di 4.500.000 unità) a quello rilevato in base alle registrazioni fatte per i bolli di circolazione, che risultano del tutto incomplete; di conseguenza, l'indice di sinistrosità dei ciclomotori stessi è in effetti notevolmente più basso di quanto appare dalla tabella.

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

VEICOLI	CIRCOLANTE N.	COINVOLTI IN INCIDENTI		RESPONSABILI DI INCIDENTI	
		N.	PER CENTO	N.	PER CENTO
Ciclomotori	2.870.314	36.653	12,769	18.417	6,416
Motocicli (compresi motocarri e motofurgoni)	1.419.417	27.702	19,516	13.300	9,730
Autovetture	16.371.153	345.921	21,129	173.730	10,611
Autocarri	1.209.410	44.584	36,864	32.801	19,679
Autobus	49.456	9.535	192.797	4.452	90,019
Totali e medie	21.919.750	464.395	56,516	233.700	27,291

In relazione a quanto esposto si ritiene indispensabile che venga promossa una maggior diffusione dell'impiego del ciclomotore, specie nei centri urbani con una specifica legislazione che protegga il ciclomotorista e lo agevoli ulteriormente nell'uso del veicolo.

Risulta tra l'altro necessario fissare una norma di comportamento degli utenti auto nei confronti dei veicoli a due ruote, in particolare nelle fasi di sorpasso.

Condizione essenziale per una tale politica è però quella che i ciclomotori rispettino rigorosamente le caratteristiche ed i limiti nelle prestazioni, che la legge prescrive perché tali possano classificarsi, considerando ciò indispensabile salvaguardia per la categoria degli utenti del ciclomotore, contro le minoranze di coloro che, con un comportamento scorretto e le manomissioni dei loro mezzi, ne metto-

no involontariamente e sciocamente in pericolo la legittimità e vanificano i servizi che l'impiego dello stesso reca alla comunità.

Pertanto, mentre propugniamo iniziative atte a diffondere l'impiego del ciclomotore, quali l'esenzione dal pagamento della tassa di circolazione, la creazione di corsie privilegiate da usufruire con le biciclette, la circolazione nelle aree chiuse al traffico automobilistico (che in tale modo potrebbero essere ampliate), proponiamo la presente legge che sancisse la necessità di più precise norme a vincolo delle caratteristiche tecniche, atte alla classificazione del ciclomotore, e tali da impedire ogni possibile manomissione ed alterazione delle prestazioni. Essa prevede severe sanzioni sia a carico di chi « trucca » il ciclomotore, sia dei costruttori che non si attengono alle disposizioni di legge, in sede di produzione.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Al primo comma dell'articolo 24 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è aggiunta la seguente lettera:

« e) sella di forma e dimensioni tali da non consentire il trasporto di un passeggero oltre il conducente ».

ART. 2.

Le caratteristiche delle parti che influiscono direttamente sul rendimento del ciclo termico del motore e quindi sulla potenza dei ciclomotori, nonché quelle che determinano la velocità dei ciclomotori devono essere conformi alle disposizioni che il Ministro dei trasporti, con propri decreti, stabilisce per evitare l'agevole manomissione degli organi di propulsione.

Tali caratteristiche devono essere denunciate da parte del costruttore in sede di omologazione e riportate sul libretto di circolazione.

ART. 3.

Il Ministro dei trasporti stabilisce con propri decreti le modalità per l'accertamento delle caratteristiche indicate al primo comma dell'articolo 24 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e all'articolo 2 della presente legge, entro tolleranze che non devono comunque essere superiori al 10 per cento dei valori prescritti, nonché le prescrizioni atte ad agevolare gli accertamenti stessi.

ART. 4.

Il Ministero dei trasporti ha facoltà di prelevare e di sottoporre in qualsiasi momento ad accertamenti di controllo i ciclomotori omologati.

I prelievi e gli accertamenti sono effettuati secondo modalità stabilite con decreto del Ministro dei trasporti; quando gli accertamenti sono effettuati negli stabilimenti di produzione o presso punti di vendita, i relativi oneri sono a carico del titolare dell'omologazione.

ART. 5.

Ogni ciclomotore deve recare, in luogo facilmente accessibile ed in modo non asportabile, solidamente fissato al telaio, un contrassegno visibile sul quale siano riportati i dati matricolari del veicolo, gli estremi dell'omologazione e le eventuali indicazioni specificamente richieste dagli organi ministeriali in sede di omologazione.

ART. 6.

Chiunque circola con un ciclomotore manomesso o comunque non rispondente alle norme sulle caratteristiche previste dal codice della strada e dalla presente legge è punito con l'ammenda da lire 50 mila a lire 150 mila.

Al costruttore che produca veicoli non rispondenti alle norme previste dal codice della strada e dalla presente legge viene revocata l'omologazione dei veicoli e comminata un'ammenda da lire 1 milione a lire 3 milioni.

ART. 7.

Le norme contenute nella presente legge si applicano ai veicoli costruiti dopo la sua entrata in vigore che avviene a 12 mesi dalla pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*. Entro 6 mesi dalla stessa data sono emanati i decreti del Ministro dei trasporti necessari per la sua prima applicazione.