CAMERA DEI DEPUTATI N. **4521**

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato DE LORENZIS

Istituzione del Registro nazionale delle biciclette e altre disposizioni per promuovere lo sviluppo della mobilità sostenibile. Modifica all'articolo 625 del codice penale, concernente l'introduzione di una circostanza aggravante relativa al furto di biciclette

Presentata il 31 maggio 2017

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Le ragioni che sollecitano la promozione della ciclabilità come strumento da privilegiare nell'ambito della mobilità sostenibile sono ormai evidenti e numerose da un punto di vista sia ambientale e sanitario sia sociale ed economico.

La mobilità ciclistica, invero, non ha praticamente alcun impatto ambientale e offre una valida alternativa per coloro che non possono permettersi un mezzo di trasporto a motore o che non guidano un'automobile, agevolando la riduzione del traffico e della congestione stradale, contribuendo anche a risparmiare sia economicamente che in termini di costi ambientali, sociali e di tempo.

Tuttavia, il costante aumento del numero di furti di biciclette risulta di grave impedimento allo sviluppo stesso della mobilità ciclistica.

L'incremento dei furti è dovuto a una pluralità di fattori: sicuramente la positiva crescita del novero di ciclisti su tutto il territorio nazionale grazie a una nuova sensibilità ecologica, ma anche il rincaro continuo dei costi per l'acquisto, la manutenzione e il mantenimento dell'automobile privata e la crisi economica che purtroppo contribuisce all'aumento dell'illegalità.

Le notizie di cronaca ormai rivelano come i furti di biciclette costituiscano un vero e proprio *business*, spesso su commissione, anche con richieste specifiche di modello o tipo, e sempre più frequentemente sono effettuati in modo massivo in danno di *garages* e di negozi.

Tanto che una recente indagine ha evidenziato che il timore di subire il furto del mezzo è secondo solo a quello di essere investiti ed è quindi tra le cause principali che inducono i cittadini italiani a non uti-

lizzare la bicicletta per gli spostamenti quotidiani.

Nel 2013 la Federazione italiana amici della bicicletta (FIAB) ha raccolto, per la prima volta in Italia, i dati relativi a questo fenomeno che, per quanto disomogenei tra loro, poiché riferiti ad aree geografiche diverse per tipologia, stili di vita, gestione della mobilità e altro, hanno rivelato che solo il 40 per cento dei furti viene regolarmente denunciato, implicando una grave mancanza di dati che impedisce l'elaborazione, la pianificazione e l'attuazione di strategie condivise, come dimostra anche l'assenza dei dati richiesti alle prefetture – uffici territoriali del Governo dalla FIAB.

La FIAB, infatti, ha intervistato oltre 4.000 cittadini-ciclisti attraverso un capillare impegno a livello volontario in tutto il territorio nazionale: 2.876 questionari riferiscono di un furto subìto nel 2012, ma solo 1.190 di questi sono stati denunciati.

Occorre pertanto sollecitare un sistema di prevenzione che trovi seguito nei cittadini e sia da questi utilizzato in modo funzionale al ritrovamento delle biciclette rubate e deterrente al furto delle stesse. Secondo quanto riportato da BiciSicura-Registro italiano bici, un'iniziativa imprenditoriale privata per contrastare il furto delle biciclette attraverso un registro nazionale delle biciclette, bisogna considerare che in tutti gli altri Paesi europei, ad esclusione di Spagna, Portogallo e Grecia, i cittadini manifestano una maggiore attenzione verso la prevenzione che si può misurare all'incirca in dieci volte superiore a quella italiana. Ad esempio, in Europa, chi acquista una bicicletta del valore di 300 euro investe mediamente il 10 per cento, ovvero 30 euro, nell'acquisto di un antifurto meccanico. In Italia, invece, tale percentuale scende mediamente all'1 per cento, cioè per una bicicletta da 300 euro si acquista un antifurto da 3 euro.

Pertanto, s'impone l'adozione di una misura di prevenzione e di deterrenza come l'istituzione del Registro nazionale delle biciclette. Anche perché tale Registro può essere funzionale al sistema di indagine delle Forze di pubblica sicurezza e a tutte le amministrazioni chiamate ad adottare strategie di contrasto del furto.

Come denunciato sempre da BiciSicura-Registro italiano bici, risulta scarso il coinvolgimento delle amministrazioni comunali che riscontrano difficoltà nell'adozione di azioni adeguate a combattere il fenomeno dei furti di biciclette anche per la mancanza di dati precisi sui furti vista la reticenza alla presentazione delle relative denunce. Soltanto il 10 per cento dei comuni italiani vanta l'esistenza di piani o azioni di contrasto del furto di biciclette. Sui singoli interventi a favore della mobilità ciclistica, invece, il 90 per cento dei comuni che hanno partecipato all'indagine di BiciSicura dichiara di avere rastrelliere di qualità, il 50 per cento parcheggi dedicati presso le stazioni ferroviarie e solo il 10 per cento li prevede presso gli esercizi commerciali, le scuole, i luoghi di lavoro e i condomini.

Una panoramica di questo tipo, tuttavia, risulta oggi non più accettabile se solo si considera che l'obiettivo recentemente dichiarato dal Comitato europeo delle regioni in un progetto di parere dell'ottobre 2016 è « il raddoppio della mobilità ciclistica nell'UE-28 nel corso dei prossimi 10 anni ».

Occorre, pertanto, promuovere ogni iniziativa idonea a sostenere la ciclabilità quale modalità di trasporto amica del clima secondo la Dichiarazione di Lussemburgo sulla bicicletta, adottata dagli Stati membri durante la presidenza lussemburghese dell'Unione europea nell'ottobre 2015.

In questa direzione si colloca la presente proposta di legge, che prevede misure per prevenire e contrastare il furto di biciclette, nonché di favorirne la restituzione in caso di ritrovamento, al fine di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto essenziale per la mobilità sostenibile quotidiana.

Di qui, la necessità della previsione di apposite linee guida (di cui all'articolo 2) contenenti informazioni, misure e azioni per il contrasto del furto di biciclette, da pubblicare nel sito *internet* istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti affinché tutti i cittadini possano liberamente e gratuitamente informarsi.

Segue la previsione dell'istituzione del Registro nazionale delle biciclette (articolo 3) per evitare il proliferare di sistemi locali, che comporta solo l'inefficacia dell'azione di contrasto del furto. Il Registro non ha alcuna finalità fiscale, ma intende rendere agevole per gli enti decentrati l'adesione a un sistema interamente pubblico di identificazione uniforme sul territorio nazionale, integrato con le modalità esistenti e indipendente dalle singole tecnologie.

Appare evidente come tale misura debba essere intesa quale un tassello importante di una strategia più ampia perché purtroppo i furti delle biciclette, oltre a impedire la diffusione della mobilità ciclistica, hanno gravi ripercussioni sull'economia del nostro Paese. Secondo una stima sui dati dell'Istituto nazionale di statistica, del CENSIS e dell'Istituto di formazione sicurezza sul lavoro, i danni economici, stimati dalla già citata indagine della FIAB e dalla Confindustria Associazione nazionale ciclo motociclo accessori, ammonterebbero a circa 150 milioni di euro, per mancati introiti all'industria nazionale della bicicletta, incluso l'indotto, e per traffici in nero che sfuggono a ogni controllo d'imposta. A questo si aggiungono ulteriori ripercussioni economiche dovute alla mancanza di azioni generali e diffuse di contrasto del fenomeno del furto: chi ha subìto un furto è più incline ad acquistare una bicicletta a basso costo, spesso proveniente da mercati extraeuropei con ulteriore danno economico per le aziende italiane che sono *leader* nel settore e, in genere, di qualità inferiore, oppure a rivolgersi al mercato dell'usato, talvolta di dubbia provenienza, concorrendo, di fatto, al reato di ricettazione.

Anche per queste ragioni, allora, l'istituzione del Registro risulta una misura fondamentale a condizione che contenga una serie di informazioni utili come l'identificazione della bicicletta mediante i sistemi identificativi tecnologici di riferimento, i relativi dati descrittivi e l'indicazione del proprietario.

Ovviamente l'iscrizione allo stesso Registro è facoltativa dato che l'obbligatorietà, come dimostra l'iniziativa adottata in Svizzera, poi abbandonata, sarebbe assolutamente inefficace a causa di un'eccessiva burocratizzazione e controproducente, cioè con effetto contrario a quello auspicato, non solo per il timore che poi tale Registro diventi una base di informazione per l'imposizione fiscale ma anche per gli adempimenti a carico dei cittadini per ciascuna bicicletta in loro possesso. Infine, tale obbligo presenterebbe problemi di compatibilità normativa con altri Paesi (con probabili ripercussioni su importazioni e commercio dei veicoli).

L'iscrizione deve essere gratuita e, in un approccio « *digital first* », può essere iniziata e completata in maniera digitale e dà diritto a un accesso personale per consentire l'inserimento, la consultazione e la modifica di informazioni relative alla bicicletta in possesso dell'utente registrato, nonché la stessa revoca dell'iscrizione.

Tale iniziativa consentirebbe immediatamente il monitoraggio dei dati relativi al furto quale presupposto imprescindibile per adottare iniziative di contrasto del furto stesso che siano realmente efficaci. In particolare, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti istituisce un apposito sito *internet* per consentire alle Forze dell'ordine e ai cittadini l'accesso alle informazioni di propria competenza, in modo che siano liberamente consultabili, prevedendo una specifica sezione del sito relativa ai ritrovamenti di mezzi rubati e rinvenuti.

Anche per questo occorre approntare un apparato amministrativo efficiente che sia in grado di essere di ausilio ai cittadini mediante la previsione (articolo 5) di appositi uffici della bicicletta in cui ci siano funzionari, appositamente formati, in grado di assistere gratuitamente i cittadini per le loro necessità. Gli uffici devono anche occuparsi di provvedere, in collaborazione con le prefetture – uffici territoriali del Governo e con gli uffici di pubblica sicurezza, alla mappatura dei furti di biciclette e dei relativi ritrovamenti avvenuti presso il territorio di loro competenza, da pubblicare nel sito i istituzionale del comune.

Nella proposta di legge si prevedono, inoltre, specifiche misure per una concreta promozione della bicicletta, come la possibilità per le amministrazioni comunali di

provvedere a un'adeguata dotazione nel territorio di propria competenza di rastrelliere idonee a impedire i furti di biciclette, prioritariamente nei luoghi di maggior interesse o affluenza, pubblici e privati, e nei pressi di stazioni ferroviarie e di autobus e negli altri luoghi di interscambio modale. Si prevede, altresì, che una parte della superficie dei posteggi per le automobili, di competenza delle amministrazioni comunali, sia obbligatoriamente destinata anche alla sosta delle biciclette mediante l'installazione di rastrelliere per biciclette idonee a impedirne il furto.

In funzione deterrente si è anche provveduto all'introduzione di un'esplicita aggravante (articolo 7) quando il furto abbia ad oggetto una bicicletta esposta alla pubblica fede o assicurata con chiave di chiusura o catena antifurto a rastrelliere ovvero a un'altra struttura saldamente ancorata al terreno.

Per l'attuazione della proposta di legge si attinge alle risorse stanziate dalla legge di bilancio per l'anno finanziario 2017 nell'ambito del Fondo destinato al finanziamento degli investimenti e allo sviluppo infrastrutturale del Paese, specie nei settori dei trasporti, della viabilità nonché della mobilità sostenibile e delle riqualificazione e accessibilità delle stazioni ferroviarie.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

(Finalità).

1. La presente legge persegue il fine di prevenire e di contrastare il furto di biciclette, di favorirne la restituzione in caso di ritrovamento e di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto essenziale per la mobilità sostenibile quotidiana.

ART. 2.

(Linee guida).

1. Per realizzare le finalità di cui all'articolo 1, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adotta con proprio decreto, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentiti il Ministro dell'interno e il Ministro della giustizia, apposite linee guida contenenti informazioni, misure e azioni per il contrasto del furto di biciclette, da pubblicare nel sito *internet* istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

ART. 3.

(Istituzione del Registro nazionale delle biciclette).

1. Nell'ambito delle finalità di cui all'articolo 1, è istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Registro nazionale delle biciclette, di seguito denominato « Registro », per il controllo e il contrasto dei furti di biciclette. Il Registro non persegue alcuna finalità di natura fiscale.

2. Il Registro contiene l'identificazione della bicicletta mediante i sistemi identificativi tecnologici di riferimento, i relativi dati descrittivi e l'indicazione del proprietario.

3. L'iscrizione al Registro è facoltativa e gratuita. Avviene di norma con modalità

telematiche e dà diritto a un accesso personale, mediante credenziali trasmesse tramite posta elettronica al momento della registrazione, che consente di inserire, consultare e modificare gratuitamente le informazioni relative alla bicicletta in possesso dell'utente registrato. L'iscrizione è gratuitamente revocabile in qualsiasi momento.

4. Ogni eventuale aggiornamento dell'identificazione della bicicletta o modifica del proprietario deve essere riportato nel Registro. Nel Registro deve altresì essere riportato il furto della bicicletta, anche ai fini della sua restituzione.

5. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti istituisce un apposito sito *internet* per consentire alle Forze dell'ordine e ai cittadini l'accesso alle informazioni di propria competenza, in modo che siano liberamente consultabili. Una specifica sezione del sito è relativa ai ritrovamenti delle biciclette rubate e rinvenute.

6. I dati utili a realizzare le finalità di cui all'articolo 1 della presente legge devono essere resi disponibili in formato dati di tipo aperto ai sensi del comma 3 dell'articolo 68 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82. I dati sono forniti in forma aggregata su base geografica e temporale, al fine di consentire la verifica della ricorrenza dei furti di biciclette in un determinato periodo, individuato da due date, e con uno specifico riferimento territoriale, a partire dal singolo toponimo.

7. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 30 gennaio di ogni anno, redige una relazione sul numero e sulla localizzazione geografica dei furti e dei ritrovamenti di biciclette, pubblicata nel sito *internet* istituzionale del medesimo Ministero.

8. Con decreto da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita l'Associazione nazionale dei comuni italiani, individua i sistemi identificativi tecnologici di cui al comma 2 e stabilisce le modalità tecniche di rilevazione dei dati, di regolamentazione, di gestione e di aggiornamento del

Registro, garantendo la compatibilità e l'integrazione con i registri aventi le medesime finalità già istituiti da enti pubblici o privati al fine di importarne i dati e di garantire uniformità.

ART. 4.

(Modifiche all'articolo 1 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285).

1. Al comma 2 dell'articolo 1 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo le parole: « sicurezza stradale » sono inserite le seguenti: « e della mobilità sostenibile »;

b) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « e di promuovere l'uso dei velocipedi ».

ART. 5.

(Istituzione degli uffici della bicicletta).

1. Presso i comuni con popolazione superiore a 10.000 abitanti sono istituiti gli uffici della bicicletta, di seguito denominati « uffici », con il compito di assistere gratuitamente la cittadinanza ai fini di cui alla presente legge.

2. Gli uffici sono tenuti a individuare un funzionario amministrativo responsabile con il compito di coordinare gli assessorati di competenza in materia di lavori pubblici, trasporti e ambiente. Fino a tale individuazione, è considerato responsabile il dirigente dell'unità organizzativa generale.

3. Gli uffici, in collaborazione con le prefetture – uffici territoriali del Governo e con gli uffici di pubblica sicurezza, pubblicano la mappatura dei furti di biciclette e dei relativi ritrovamenti avvenuti presso il territorio di propria competenza nel sito *internet* istituzionale del comune disponibile in formato dati di tipo aperto ai sensi del comma 3 dell'articolo 68 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, in

forma aggregata su base geografica e temporale, al fine di consentire la verifica della ricorrenza dei furti in un determinato periodo, individuato da due date, e con uno specifico riferimento territoriale, a partire dal singolo toponimo.

ART. 6.

(Posteggi per le biciclette).

1. Le amministrazioni comunali, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, previo accordo con le parti interessate, provvedono all'adeguata dotazione nel territorio di propria competenza di rastrelliere idonee a impedire i furti di biciclette, prioritariamente nei luoghi di maggior interesse o affluenza, pubblici e privati, e nei pressi di stazioni ferroviarie e di autobus e negli altri luoghi di interscambio modale.

2. Le amministrazioni comunali devono destinare, prioritariamente nei pressi dei luoghi di maggior interesse o affluenza, pubblici e privati, e nei pressi di stazioni ferroviarie e di autobus e negli altri luoghi di interscambio modale, una superficie dei posteggi di propria competenza riservati agli autoveicoli alla sosta di biciclette, mediante l'installazione di rastrelliere idonee a impedire i furti di biciclette nella misura pari alle seguenti percentuali minime:

a) almeno il 2 per cento entro il 31 dicembre 2017;

b) almeno il 5 per cento entro il 31 dicembre 2018;

c) almeno il 7 per cento entro il 31 dicembre 2019.

3. Nel caso in cui le amministrazioni comunali non realizzino gli obiettivi di cui al comma 2 non possono accedere ad alcun finanziamento pubblico destinato alla mobilità sostenibile.

ART. 7.

(Modifica all'articolo 625 del codice penale).

1. Dopo il numero 6) del primo comma dell'articolo 625 del codice penale è inserito il seguente:

« 6-*bis)* se il fatto è commesso su una bicicletta esposta alla pubblica fede o as-

sicurata con chiave di chiusura o con catena antifurto a rastrelliere o con un'altra struttura saldamente ancorata al terreno; ».

ART. 8.

(Copertura finanziaria).

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse attribuite al fondo di cui al comma 140 dell'articolo 1 della legge 11 dicembre 2016, n. 232, destinato al finanziamento degli investimenti e allo sviluppo infrastrutturale del Paese, anche al fine di pervenire alla soluzione delle questioni oggetto di procedure di infrazione da parte dell'Unione europea nei settori di spesa di cui alla lettera *a)* del medesimo comma 140 dell'articolo 1.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

17PDL0052960