

### DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **FOSCHI, MANCINO, VETTORI, LEOPIZZI, COLELLA, PETRILLI, FIMOGNARI, PINTO Michele, DELLA PORTA, JERVOLINO RUSSO, SAPORITO, FERRARA Nicola, MIROGLIO, MEZZAPESA, COLOMBO Vittorino (V.), D'AGOSTINI, DEGOLA, FRACASSI, TRIGLIA, MELOTTO, BOMBARDIERI, BEORCHIA e MELANDRI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 20 OTTOBRE 1983

#### Nuove disposizioni sulla circolazione dei motocicli

ONOREVOLI SENATORI. — L'impressionante aumento di gravi incidenti stradali, spesso mortali, che coinvolgono specialmente i giovani e giovanissimi utenti dei ciclomotori, non può lasciare ulteriormente il legislatore nella sostanziale indifferenza.

Da recenti studi curati dai professori Zampieri e Tacci dell'Istituto superiore di sanità - Laboratorio di epidemiologia e biostatistica, si è giunti alla conclusione che a parità di chilometri percorsi la probabilità di morire per un motociclista è di circa 8 volte superiore a quella degli occupanti un'auto.

Si osserva inoltre che i tassi di mortalità più elevati per chilometri percorsi si verificano nei motociclisti, specie tra i 17-19 anni, e nei ciclomotoristi, con indice molto elevato fin dalla classe di età 10-14 anni.

Sempre da recenti studi condotti in Francia ed in Inghilterra si è constatato che, nell'80 per cento dei casi di incidenti stradali

per conducenti e trasportati su veicoli a due ruote, la frattura cranica è causa di morte.

Si aggiunga, inoltre, che l'autorevole rivista *The Lancet*, a conclusione di una accurata indagine, è giunta alla dimostrazione che gli utenti di ciclomotori che non portano il casco protettivo incorrono in un rischio da 3 a 9 volte superiore, rispetto a chi lo porta.

Per queste ed altre eloquenti valutazioni, i proponenti del presente disegno di legge avvertono l'urgente necessità di varare rapidamente norme legislative che concorrano ad una maggiore tutela dell'incolumità fisica dei motociclisti e ciclomotoristi, prevedendo anche per il nostro Paese l'uso obbligatorio del casco protettivo, nonché l'obbligo della targa e della copertura assicurativa per il motociclo.

Come è noto, per quanto concerne il casco, l'Italia giunge tra gli ultimi Paesi a prevederne l'obbligo, se si considera che nor-

me in tal senso sono già operanti in Francia, Germania Federale, Gran Bretagna, Belgio, Svezia, Norvegia. Dopo l'obbligatorietà sancita nel 1981 in Jugoslavia e Svizzera si può constatare che in Europa resta fuori da tale normativa l'Italia assieme a Spagna e Turchia.

Nel corso della passata legislatura, e prima ancora, furono presentati, sia alla Camera che al Senato, numerosi disegni di legge sulla circolazione dei motocicli, compresi i ciclomotori.

Essi tendevano a conseguire un duplice scopo: la tutela dell'incolumità del conducente e dei trasportati ed un riordino del sistema di circolazione di tali veicoli.

Per quanto attiene al primo aspetto, attenzione particolare fu dedicata al fatto che l'Italia, come si è detto più sopra, è rimasta tra i Paesi nei quali, pure in presenza di un alto numero di craniolesioni da incidenti stradali, non si è mai data una regolamentazione per tutelare coloro che fanno uso dei motocicli. La proposta di legge n. 2295 dell'onorevole Fiori, dell'VIII legislatura, è esauriente in tema di diritto comparato, osservandosi però che dal 1981, data della presentazione, ad oggi altri Paesi si sono aggiunti a quelli che hanno adottato, appunto, l'uso obbligatorio del casco.

È questa una forma di tutela diretta della salute dei singoli e, sul piano affettivo, delle famiglie, ma è anche una forma di tutela indiretta della collettività per risparmi di ogni genere, ivi compreso quello relativo al costo della salute.

In stretta connessione con la norma che prevede l'uso obbligatorio del casco è da prevedersi l'obbligo di targatura del ciclomotore, e ciò per una immediata identificazione e repressione delle violazioni, a cui si annette anche una funzione deterrente per certe forme di criminalità, come ad esempio per il fenomeno degli scippi, in crescente aumento.

Rientra in questa ottica anche l'estensione dell'obbligo dell'assicurazione per responsabilità civile fino ad oggi non considerata per i ciclomotori.

Per quanto concerne la maggiore regolarità del sistema di circolazione, nel mentre si rimanda la più ampia problematica al nuovo codice della strada, si ritiene di dover affrontare e risolvere con questa proposta almeno il problema delle alterazioni tecniche provocate al fine di truccare i veicoli per mera esibizione o per ottenere prestazioni eccessive. Non dimentichiamo che l'Organizzazione mondiale della sanità ha indicato tra le cause debilitanti del sistema psicofisico degli individui i rumori e che si è appurato l'avvenuto superamento della soglia di tollerabilità per rumori da traffico in molte città italiane, causati non soltanto in ore diurne.

È per questo che si propone la penalizzazione di tali comportamenti, mediante le conseguenti sanzioni.

È evidente l'estrema semplicità della proposta che oggi viene presentata; ma non per questo essa perde il suo significato, che vuole essere di tutela della salute e di salvaguardia della vita di molti.

**DISEGNO DI LEGGE**  
—

## Art. 1.

I conducenti di motoveicoli, compresi i ciclomotori e le motocarrozette, nonché le persone trasportate su detti veicoli, devono usare durante la loro circolazione un casco protettivo.

Le caratteristiche tecniche del casco protettivo, di cui al primo comma, saranno determinate con decreto del Ministro dei trasporti da emanarsi entro sei mesi dalla data di pubblicazione della presente legge.

## Art. 2.

I ciclomotori devono essere muniti di una targa di riconoscimento ai sensi dell'articolo 66 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

## Art. 3.

I ciclomotori possono circolare solo se provvisti dell'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi, ai sensi della legge 24 dicembre 1969, n. 990, abrogandosi per tale classe di veicoli l'esenzione contenuta nell'articolo 5 della legge medesima.

## Art. 4.

Chiunque, a qualsiasi titolo e con qualsiasi mezzo, alteri o manometta i motoveicoli, ivi compresi i ciclomotori, per accrescerne la cilindrata, la potenza od aumentarne la capacità di velocità, ovvero modifichi il dispositivo silenziatore, è punito con l'arresto sino a 6 mesi e con l'ammenda sino a lire 600.000, procedendosi inoltre alla confisca del motoveicolo.

**Art. 5.**

Chiunque violi le disposizioni di cui agli articoli 1 e 2 della presente legge è punito con l'ammenda fino a lire 600.000, procedendosi, inoltre, in caso di recidiva alla confisca del motoveicolo o motocarozzetta.

**Art. 6.**

Le disposizioni di cui all'articolo 1, primo comma, ed agli articoli 2, 3, 4 e 5 della presente legge hanno effetto un anno dopo la sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.