

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori PACINI, ALIVERTI, ROMEI Roberto,
FONTANA, CODAZZI, VENTURI e VERNASCHI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 20 OTTOBRE 1983

Obbligo dell'uso del casco protettivo per motociclisti e ciclomotoristi

ONOREVOLI SENATORI. — Nel corso della passata legislatura, il tema « Caschi per motociclisti » è forse quello che ha dato origine, nei due rami del Parlamento, al maggior numero di iniziative.

Le iniziative parlamentari in questione, pur originate dalle più disparate motivazioni, implicitamente riconoscono tutte il principio che l'imposizione dell'uso del casco protettivo è una operazione che in termini sociali di costi e benefici è fortemente remunerativa.

L'analisi completa del problema esula da quella che vuole essere una semplice nota introduttiva di un disegno di legge, tanto più che sull'argomento molto è stato detto e scritto; ci si limiterà quindi ad esporre talune considerazioni significative e che possono ben servire ad inquadrare il problema.

I - Dati statistici

Le statistiche ISTAT relative all'anno 1981 indicano che in quell'anno sono morti sulle nostre strade 901 ciclomotoristi e 922 motociclisti.

Analisi statistiche più approfondite, svolte all'estero, dimostrano che il 70 per cento

dei decessi, seguiti ad incidenti nei quali sono stati coinvolti motociclisti e ciclomotoristi, è dovuto a traumi cranici.

Oltre a quanto esposto nelle statistiche, la nostra esperienza quotidiana ci mostra che una larga fascia dell'utenza è costituita da giovanissimi che spesso, al di fuori della sfera di vigilanza paterna, fanno un uso irresponsabile del ciclomotore, apportando un notevole contributo alle cifre esposte nelle statistiche soprarichiamate.

II - Situazione internazionale

Se a taluni il fatto di interpretare un dato statistico nazionale al lume di dati desunti da analisi statistiche condotte all'estero può sembrare poco ortodosso, appare obiettivo e inconfutabile quanto si desume da una indagine condotta dalla Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, dalla quale si rileva che in Europa:

a) La Repubblica federale tedesca, l'Austria, il Belgio, la Danimarca, la Francia, la Finlandia, il Lussemburgo, la Norvegia, l'Olanda, il Portogallo, la Gran Bretagna e la Svezia impongono l'uso del casco protettivo a motociclisti e ciclomotoristi;

b) La Spagna e la Jugoslavia impongono l'uso del casco protettivo:

a motociclisti e ciclomotoristi, nella circolazione extra urbana;

ai soli motociclisti, anche nella circolazione urbana;

c) La Repubblica democratica tedesca, la Romania, la Svizzera e la Russia sovietica impongono l'uso del casco ai soli motociclisti;

d) L'Italia e la Turchia non impongono l'uso del casco nè a motociclisti nè a ciclomotoristi.

La cosa si commenta da sola; ed è in stridente contrasto con la circostanza che l'Italia occupa il settimo posto nella graduatoria dei paesi industrializzati del mondo.

III - Aspetti tecnico-normativi

È ovvio che il casco, progettato come soluzione di compromesso tra esigenze contrastanti quali: protezione, tenuta, visibilità, conforto, eccetera, non rappresenta una garanzia in termini assoluti.

È tuttavia inconfutabile che un « buon » casco, negli urti che possono occorrere a bassa velocità, è ragionevolmente efficace.

Occorre però che sia un buon casco e a tal fine è quindi necessario non solamente introdurre delle prescrizioni costruttive severe, ma imporre anche un rigido controllo di qualità.

A tali ordini di esigenze risponde il Regolamento n. 22 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, adottato nell'ambito dell'Accordo internazionale di Ginevra del 1958, reso esecutivo in Italia con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1961, n. 1841.

Il Regolamento 22, nella sua recente edizione 02, è oggi adottato in Italia, Olanda, Svezia, Belgio, Ungheria, Spagna, Lussemburgo, Svizzera, Repubblica democratica tedesca, Finlandia e Danimarca.

IV - Aspetti produttivi

Il nostro Paese è oggi il più importante produttore di caschi d'Europa, sia dal punto di vista qualitativo che quantitativo.

Stime attendibili inducono ad affermare che, su 20 caschi venduti in Europa, 17 sono di produzione italiana e sono utilizzati con piena soddisfazione da chi li ha acquistati.

Quindi, nella piena coscienza di effettuare una scelta utile e realistica, riteniamo che i tempi siano oggi maturi per imporre l'obbligo dell'uso del casco, sia pure nel rispetto di certi tempi tecnici derivanti dal fatto che la nostra industria deve essere messa in condizione di potere fornire, senza traumi, i caschi necessari ai 5,5 milioni di ciclomotoristi e 1,5 milioni di motociclisti circolanti in Italia.

A tal fine è stato predisposto uno schema di disegno di legge costituito da quattro articoli:

l'articolo 1 circoscrive il campo di applicazione della norma alle due ruote, escludendo i conducenti ed i trasportati dei motocarri destinati al trasporto di merci e i conducenti dei motocicli e ciclomotori a tre ruote, veicoli a caratteristiche più vicine a quelle di autoveicolo che non di motociclo;

l'articolo 2 delega il Ministro dei trasporti a stabilire con propri decreti le caratteristiche tecniche e le procedure di omologazione dei caschi. Tale delega è circoscritta da un limite temporale e dalla elencazione delle norme internazionali cui i decreti devono ispirarsi;

l'articolo 3 stabilisce il regime sanzionatorio, diversificando il caso del maggiorenne che circola senza casco da quello del minore. Oltre a ciò, a tutela del consumatore e ad integrazione della legge 24 marzo 1980, n. 85, sul controllo della conformità, prevede sanzioni anche per chi importa e/o commercializza caschi non omologati;

l'articolo 4 infine introduce una serie di norme transitorie per mettere l'industria in condizione di affrontare la domanda di caschi che sarà determinata dalla legge.

DISEGNO DI LEGGE
—**Art. 1.**

I conducenti ed i passeggeri dei motocicli a due ruote, con o senza carrozzetta laterale, nonché i conducenti dei ciclomotori a due ruote, durante la circolazione sono obbligati ad usare un casco protettivo conforme ad un tipo omologato dal Ministero dei trasporti.

Art. 2.

Entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti stabilisce con propri decreti le prescrizioni tecniche e le procedure di omologazione dei caschi di protezione.

Tali caratteristiche e tali procedure dovranno essere in armonia con i regolamenti emanati in materia dalla Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite.

Qualora le prescrizioni tecniche e le procedure di cui al precedente comma formino oggetto di direttive del Consiglio o della Commissione della Comunità economica europea, queste ultime verranno applicate, salva la facoltà prevista all'articolo 9 della legge 27 dicembre 1973, n. 942.

Art. 3.

Chiunque importi sul territorio nazionale e commercializzi caschi non conformi alle norme di cui al precedente articolo 2 è punito con l'ammenda di lire 50.000.000.

Chiunque offra in vendita caschi non conformi alle norme di cui al precedente articolo 2 è punito con l'ammenda di lire 100.000 per ogni casco non conforme.

Chiunque, avendo l'obbligo dell'uso del casco di protezione di tipo conforme alla

presente legge, non ne faccia uso durante la circolazione, è punito con l'ammenda di lire 100.000.

Se l'infrazione di cui sopra è commessa da un minorenne, in luogo dell'ammenda, il veicolo verrà sequestrato seduta stante e verrà restituito al genitore o a chi ne fa le veci dopo un mese.

Art. 4.

Le disposizioni di cui all'articolo 1 si applicano:

a) per i conducenti e i passeggeri di motocicli e per i conducenti dei ciclomotori che entreranno in circolazione dopo 90 giorni dalla data di pubblicazione della presente legge sulla *Gazzetta Ufficiale* con decorrenza contemporanea a quella della immissione in circolazione del veicolo;

b) per i conducenti e passeggeri di motocicli con cilindrata maggiore o uguale a 500 cm³ e per i conducenti di ciclomotori il cui numero di telaio termina con le cifre 1, 2 o 3, entro 18 mesi dalla data di pubblicazione della presente legge sulla *Gazzetta Ufficiale*;

c) per i conducenti e passeggeri di motocicli con cilindrata maggiore o uguale a 250 cm³ e per i conducenti di ciclomotori il cui numero di telaio termina con le cifre 4, 5 o 6, entro 24 mesi dalla data di pubblicazione della presente legge sulla *Gazzetta Ufficiale*;

d) per i conducenti e passeggeri dei restanti motocicli e ciclomotori, entro tre anni dalla data di pubblicazione della presente legge sulla *Gazzetta Ufficiale*.