

CAMERA DEI DEPUTATI N° 801

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato BALZAMO

Presentata il 9 novembre 1983

Obbligo dell'uso del casco protettivo di tipo omologato da parte dei motociclisti

ONOREVOLI COLLEGHI! — La necessità di imporre l'uso del casco protettivo ai conducenti di motoveicoli risponde a due esigenze fondamentali: la prima è intesa a limitare il più possibile le conseguenze dei traumi cranici di cui spesso sono vittime i conducenti e talora i passeggeri di motoveicoli coinvolti in incidenti stradali, la seconda è volta a mettere a disposizione degli utenti un prodotto fabbricato secondo criteri che garantiscano *standard* minimi di protezione.

È sembrato opportuno formulare un testo normativo autonomo dal vigente articolo 122 del codice della strada, in quanto una legge sganciata dal testo unico sulla circolazione consente, da un lato, maggiore chiarezza espositiva e, dall'altro, la possibilità di prevedere specifiche adeguate norme sanzionatorie.

Il provvedimento consta di quattro articoli

L'articolo 1 individua il campo di applicazione della norma, stabilendo altresì le sanzioni per i contravventori.

Si osserva, in proposito, che risulta opportuno introdurre l'uso obbligatorio del casco protettivo anche per i conducenti di ciclomotori, oltre che per tutti i conducenti e passeggeri di motoveicoli con cilindrata superiore a 50 centimetri cubi, se la finalità della norma è quella di evitare le gravi conseguenze derivanti ai motociclisti o ciclomotoristi in seguito a cadute o scontri con altri veicoli, appare evidente che pure i conducenti di piccoli motocicli, nonché dei ciclomotori, si trovano esposti al rischio di traumi cranici talvolta letali. Non vale infatti a rendere più lieve il danno la circostanza che il motoveicolo abbia una cilindrata modesta, essendo in molti casi non vera l'equazione *minor velocità = minor danno*. È noto infatti che anche alla velocità di 30 o

40 chilometri orari l'impatto violento con una superficie rigida (metallo, pietre, vetro, eccetera) può avere conseguenze letali.

Deve altresì considerarsi che, con il perfezionamento della tecnica motoristica, sono oggi in commercio alcuni motoveicoli che, pur avendo cilindrata modesta (50, o 75 centimetri cubi), sviluppano potenza — e velocità — considerevoli, e certo sufficienti ad esporre conducenti ed eventuali passeggeri a rischi gravi.

Analogamente al principio accolto nella normativa vigente in altri paesi europei (ad esempio Francia, Germania, Regno Unito, per citarne solo alcuni) si è ritenuto necessario disporre l'uso obbligatorio del casco anche nella circolazione urbana. In proposito, basti tener presente che — specialmente nelle grandi aree urbane — esistono vie di grande scorrimento (tangenziali, strade di collegamento periferiche e semiperiferiche) sulle quali il limite massimo di velocità è più elevato rispetto a quello imposto nelle altre strade urbane; è inoltre facile constatare che nel traffico cittadino i conducenti di motoveicoli sono assai di frequente esposti al pericolo di incidenti, non tutti di lieve entità.

Dalla previsione normativa risultano esclusi i conducenti ed i passeggeri dei motocarri al trasporto merci; infatti tali veicoli hanno caratteri intermedi tra quelli dei motocicli e quelli degli autoveicoli.

L'uso della dizione « casco protettivo conforme al tipo approvato » deriva dalla esigenza di fornire al consumatore un prodotto rispondente ai criteri individuati nella normativa internazionale e a specifiche disposizioni della CEE in materia.

L'articolo 2 demanda al Ministero dei trasporti di disciplinare con propri decreti le caratteristiche tecniche e le modalità di approvazione dei caschi in armonia con le direttive del Consiglio o della Commissione della Comunità economica europea.

L'articolo 3, derivante dalla integrazione della legge 24 marzo 1980, n. 85, ha lo scopo di controllare che i venditori di caschi offrano sul mercato solo prodotti tecnicamente ritenuti idonei, evitando così la possibilità di speculazione a danno del consumatore dovute ad un improvviso aumento della domanda di caschi protettivi, il cui uso sia divenuto obbligatorio.

L'articolo 4 introduce una disciplina transitoria che tiene conto dei tempi necessari per l'emanazione delle norme tecniche e consente alle industrie produttrici di caschi protettivi la predisposizione di una quantità di prodotti sufficiente a contenere il forte aumento della domanda. Si ritiene che i tempi indicati siano congrui, essendo necessario contemplare le esigenze suesposte con quella di realizzare entro tempi possibilmente brevi l'attuazione dello scopo primario che la proposta di legge persegue.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

È fatto obbligo ai conducenti ed ai passeggeri di motocicli, con o senza carrozzetta laterale, di usare, durante la circolazione, un casco protettivo conforme al tipo approvato dal Ministero dei trasporti.

La disposizione di cui al comma precedente si applica anche ai conducenti di ciclomotori non provvisti di targa.

Chiunque violi le disposizioni del presente articolo è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 40.000 a lire 100.000.

ART. 2.

Il Ministro dei trasporti stabilisce, con propri decreti, le caratteristiche tecniche e le modalità di approvazione dei caschi protettivi per motociclisti, individuando i laboratori incaricati della effettuazione delle verifiche di approvazione.

Le caratteristiche e le modalità dell'approvazione devono essere conformi alle disposizioni emanate in materia dall'Ufficio europeo delle Nazioni Unite, Commissione economica per l'Europa.

Salva la facoltà di cui all'articolo 9 della legge 27 dicembre 1973, n. 942, le norme di cui ai commi precedenti devono essere in armonia con le direttive emanate in materia dal Consiglio o dalla Commissione della CEE.

ART. 3.

Chiunque vende o detiene per la vendita sul mercato nazionale caschi per motociclisti di tipo non approvato secondo le modalità previste dal precedente articolo 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire un milione a lire dieci milioni.

ART. 4.

Le disposizioni di cui all'articolo 1 si applicano:

a) ai conducenti e passeggeri di motocicli con cilindrata maggiore o uguale a 500 centimetri cubi, trascorso un anno dalla data di pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale*;

b) ai conducenti e passeggeri di motocicli con cilindrata maggiore di 50 centimetri cubi, o comunque provvisti di targa, trascorsi diciotto mesi dalla data di pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale*;

c) ai conducenti di ciclomotori, trascorsi due anni dalla data di pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale*.

Le disposizioni di cui all'articolo 3 si applicano a decorrere dal centottantesimo giorno successivo alla data di pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale*.