

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 3465

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

MACCHIAVELLI, BALDANI GUERRA, FABBRI RICCARDO, DI PIAZZA

Presentata il 3 ottobre 1966

Adozione delle cinture di sicurezza negli autoveicoli destinati al trasporto di passeggeri

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il problema del traffico ha assunto, con l'aumentare della circolazione e con il diffondersi della motorizzazione, una importanza veramente notevole.

Il problema si presenta sotto molteplici aspetti: alcuni di relativamente facile soluzione, altri che presentano soluzioni quanto mai difficili se non addirittura impossibili, per il che si rende necessario risolvere i problemi risolvibili.

Tutti questi problemi potrebbero raggrupparsi in alcune categorie, quali ad esempio: strade, macchine, piloti, educazione stradale, contenimento delle conseguenze degli incidenti.

La proposta che abbiamo l'onore di sottoporre al vostro esame si riferisce a questa ultima categoria e tende ad evitare gravi conseguenze degli incidenti automobilistici.

È provato dall'esperienza che in occasione degli incidenti automobilistici (scontri, uscite di strada) gli occupanti dell'autovettura, per effetto della forza d'inerzia, vengono lanciati in avanti o, per effetto dell'apertura delle portiere, vengono proiettati fuori dell'auto-mezzo.

Nel primo caso si hanno lesioni, particolarmente degli occupanti i posti anteriori della vettura, dovute al colpo che gli occupanti stessi subiscono nell'urto contro il cruscotto e il parabrezza.

È stato ripetutamente dimostrato che la cintura di sicurezza rappresenta una innegabile utilità in quanto diminuisce notevolmente le conseguenze di un ribaltamento della vettura e anche di uno scontro frontale a velocità moderata o media (ad altissima velocità neppure la cintura può salvare la vita di un automobilista); ciò perché tale dispositivo, come è noto, impedisce che il passeggero vada ad urtare contro il cruscotto e il parabrezza; inoltre esso limita di molto le conseguenze dell'urto del torace del pilota contro il volante (negli urti frontali il piantone dello sterzo può venire spinto contro il torace del pilota).

Né vale la tesi secondo cui le cinture di sicurezza possono costringere il passeggero in una vettura in fiamme o caduta in acqua. A prescindere dalla considerazione che le ipotesi (urti e ribaltamenti) in cui le cinture presentano una — a volte — essenziale utilità, sono enormemente più numerose di quelle (incendio e affondamento) in cui costituirebbero impaccio, è da osservare che nelle morti verificatesi in caso di roghi o di affondamento, gli occupanti non poterono essere soccorsi, quando lo avrebbero potuto, perché imprigionati dalle lamiere e non perché avvinati da cinture di sicurezza. Queste in ogni caso dovranno essere dotate (e su questo punto si insiste nella proposta di legge) di un dispositivo per la propria apertura.

Vi è infine da rilevare che le cinture aumentano il *confort* degli automobilisti, migliorando la posizione e consentendo un migliore controllo della vettura, specie in curve e negli arresti improvvisi.

Queste considerazioni, risultati di numerosi esperimenti, hanno fatto sì che negli Stati automobilisticamente più avanzati si è da tempo resa obbligatoria l'installazione delle cinture di sicurezza sulle automobili (in Inghilterra e in tutti gli Stati Uniti vi è l'obbligo degli attacchi per le vetture nuove; altre disposizioni simili esistono in Australia).

È quindi giunto il momento, anche in Italia, di provvedere a rendere obbligatoria la

loro adozione, oltre tutto di costo modestissimo.

La proposta pone poi un carico di sicurezza per le cinture, quale quello che sia sufficiente a trattenere un uomo di 100 chilogrammi che viaggi a 150 chilometri all'ora su di una vettura frenata rapidissimamente di talché la cintura non possa rompersi in nessun caso.

Si è anche voluto che l'ufficio della motorizzazione approvi il tipo di cintura, di fibbia e di attacco onde evitare che alcuno, adempiuto formalmente l'onere di avere le cinture, le adotti inadatte allo scopo.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Tutti gli autoveicoli per il trasporto dei passeggeri a non più di otto posti, presentati per l'immatricolazione e la revisione, devono essere muniti di « cintura di sicurezza » ad uso dei sedili anteriori.

ART. 2.

I punti di attacco per le cinture di sicurezza, fissati su una parte robusta della carrozzeria, devono essere installati in modo da essere facilmente accessibili, capaci di sopportare un peso allo strappo di chilogrammi 18.000 e di essere di modello approvato dalla Motorizzazione civile.

ART. 3.

Le cinture dovranno essere munite di una fibbia di sicurezza apribile agevolmente e con rapidità, dovranno appartenere ad un modello approvato dall'ufficio della Motorizzazione civile e sopportare un peso di rottura, allo strappo, di chilogrammi 17.000.

ART. 4.

Entro due anni dall'entrata in vigore della presente legge è fatto obbligo di uso, sulle autostrade, delle cinture di sicurezza per gli occupanti dei sedili anteriori dei veicoli.

Entro tre anni dall'entrata in vigore della presente legge, l'uso delle cinture di sicurezza è reso obbligatorio per la circolazione fuori dell'abitato.

ART. 5.

Il costruttore dell'autoveicolo che non adotti le cinture di sicurezza, rispondenti ai requisiti di cui agli articoli 2 e 3 è punito con l'ammenda di lire 1 milione.

Il proprietario che non adotti le cinture di sicurezza rispondenti ai requisiti di cui all'articolo 3 è punito, solidalmente con il conducente, con l'ammenda di lire 200 mila.

ART. 6.

Il conducente e il trasportato che non osservino le disposizioni di cui all'articolo 4 sono puniti, solidalmente, con l'ammenda di lire 100 mila.

ART. 7.

La presente legge entra in vigore 180 giorni dopo la pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*.