

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 2409

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**COLUCCI, SANZA, ARACU, BAIAMONTE, BARANI, BERNARDO, BIANCOFIORE, BRUSCO, BUONTEMPO, CATONE, GIULIO CONTI, DI CAGNO ABBRESCIA, DI VIRGILIO, FALLICA, FEDELE, GERMANÀ, LENNA, MAZZARACCHIO, MAZZOCCHI, MAZZONI, PONZO, RICEVUTO, ROMAGNOLI, TUCCI, VITALI, ZACCHERA, ZANETTA**

Modifiche all'articolo 171 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di casco protettivo elettronico

*Presentata il 19 marzo 2007*

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge è volta a modificare l'articolo 171 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il codice della strada, che prevede l'obbligo, per i conducenti e gli eventuali passeggeri di ciclomotori e motoveicoli, di tenere regolarmente allacciato durante la marcia « un casco protettivo ».

Il casco, che deve essere omologato e perfettamente allacciato, svolge un ruolo fondamentale per la sicurezza del ciclomotorista in caso di incidente stradale.

Infatti il ciclomotorista corre il rischio di riportare danni gravissimi proprio per la proiezione del capo contro ostacoli fissi.

L'utilizzo del casco è il modo più efficace per ridurre gli infortuni alla testa e i decessi legati agli incidenti ed è lo strumento fondamentale per salvare la vita in caso di incidente o di caduta da un motoveicolo o da un ciclomotore. Infatti, la mortalità per trauma cranico grave passa dal 50 per cento a valori inferiori al 30 per cento e i tassi di lesioni al capo si

riducono di circa il 45-70 per cento tra i motociclisti che usano il casco.

Ovviamente, per svolgere correttamente la funzione salva-vita, il casco deve essere omologato e deve riportare al suo interno delle sigle significative mediante le quali il costruttore garantisce la corretta modalità di fabbricazione, basata essenzialmente su criteri di salvaguardia dell'incolumità di chi lo indossa.

L'obbligo del casco, disciplinato dal citato articolo 171 del codice della strada, è stato esteso anche al soggetto trasportato a decorrere dal 1° luglio 2004, quando, sul ciclomotore omologato per il trasporto di due persone, il conducente maggiorenne ha a bordo un passeggero.

Proprio per assicurare l'uso corretto e appropriato del casco si auspica la rapida approvazione della presente proposta di legge. Essa infatti prevede l'uso di un particolare casco, il casco elettronico polifunzionale, un prodotto ad alta tecnologia, che impedisce il funzionamento del motoveicolo quando il casco non è correttamente indossato.

Il sistema è finalizzato a garantire:

a) la sicurezza attiva: il casco è progettato per fornire due sistemi di sicurezza. Il primo è il sistema di controllo di avviamento del ciclomotore o del motoveicolo, nel senso che il sistema controlla tramite dei sensori posti nel casco che lo stesso sia correttamente indossato e con cinghia di vincolo chiusa. Il secondo sistema di sicurezza opera nel caso in cui il motociclista venga disarcionato dalla moto e la moto non cada continuando la sua marcia senza il conducente: il sistema spegne il motoveicolo evitando l'« effetto equilibrio » (i sistemi attuali spengono la moto solo se essa tocca il suolo);

b) la sicurezza passiva: il casco e la moto hanno un sistema di riconoscimento, per cui se il casco non è in coppia con la sua moto, la moto non si accende, creando quindi un sistema antifurto. Tale sistema, inoltre, fa sì che, qualora il motociclista

venga disarcionato da un ladro, la moto si spenga dopo aver percorso un centinaio di metri. Questo evita che il motociclista si opponga al tentativo di furto della moto con la possibilità di essere aggredito dal ladro;

c) le comunicazioni: il casco offre un sistema interfono tra i passeggeri.

Il casco funziona grazie a una centralina posta sulla moto, centralina che sostituisce gli antifurti tradizionali; può essere collegata o tagliando l'accensione con il blocchetto oppure, se esistente, tagliando il comando della centralina della moto. Casco e moto funzionano con un sistema « *bluetooth* » a due canali: uno esclusivo per la voce tra i due passeggeri, e uno per i dati tra casco e moto. Peraltro, per quanto riguarda i dati, la centralina non può ricevere interferenze di nessun tipo perché è montata sulla moto e la distanza di lavoro (breve) non lo permette; le interferenze voce sono quelle già esistenti nei sistemi « *bluetooth* » per le turbolenze. Inoltre, il casco lavorerà a cicli, essendo un complemento quasi passivo; sarà compito della centralina, a scadenza di tempo preimpostata dal conducente, chiedere al casco se i parametri di sicurezza sono rispettati. Se il conducente dovesse sfilare il casco durante la marcia, la centralina emetterà un segnale visivo o acustico che avvertirà della violazione e darà un tempo massimo prima di effettuare lo spegnimento della moto.

Infine, come *optional*, il sistema potrebbe inviare, in caso di tentato furto, o di furto, una telefonata al proprietario con un messaggio registrato, oppure, in caso di incidente, una telefonata automatica che potrebbe permettere al conducente di dare la propria posizione, ovviamente se cosciente.

Per tutte le suesposte ragioni, si sottolinea l'estrema importanza, in termini di sicurezza, della presente proposta in legge, specialmente in un Paese come il nostro, in cui l'uso dei mezzi a due ruote è estremamente diffuso.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

1. All'articolo 171 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) alla rubrica, le parole: « casco protettivo », sono sostituite dalle seguenti: « casco protettivo elettronico »;

b) al comma 1, le parole: « casco protettivo » sono sostituite dalle seguenti: « casco protettivo elettronico »;

c) al comma 4, le parole: « caschi protettivi » sono sostituite dalle seguenti: « caschi protettivi elettronici ».

2. Il Governo è autorizzato ad apportare al decreto del Ministro dei trasporti 18 marzo 1986, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 96 del 26 aprile 1986, e successive modificazioni, le modificazioni conseguenti a quanto disposto dal comma 1 del presente articolo.

€ 0,30



\*15PDL0025460\*