

---

XVI Legislatura - Camera dei Deputati Atto n. 2772

*Nota di approfondimento a cura del Comitato di Redazione ACI del 23.11.09*

L'atto n. C 2772 recante "Modifiche all'articolo 171 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di casco protettivo elettronico" presentato alla Camera di iniziativa dell'On. Barbieri, è stato assegnato per l'esame in sede referente alla commissione IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni). L'analisi in Commissione non è ancora iniziata ma sono già stati richiesti i pareri delle commissioni 1<sup>a</sup> (Aff. constit.), 2<sup>a</sup> (Giustizia), 14<sup>a</sup> (Pol. comun.). La presente proposta di legge modifica l'articolo 171 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che prevede l'obbligatorietà del casco protettivo per i conducenti e i passeggeri di ciclomotori e motoveicoli. Con la presente proposta di legge si prevede l'uso di un particolare casco, chiamato casco protettivo elettronico, che presenta vari vantaggi per la sicurezza del conducente e dei trasportati:

- il casco è progettato con sensori che controllano se lo stesso è correttamente indossato, in caso contrario il mezzo non si avvia;
- il ciclomotore o il motoveicolo si spengono automaticamente se il motociclista è disarcionato;
- se il casco non è in coppia con il suo ciclomotore o motoveicolo, questo non si accende;
- il casco offre un sistema interfono tra i passeggeri.

Si riporta di seguito lo schema del disegno di legge con la relazione di accompagnamento.

### **PROPOSTA DI LEGGE**

d'iniziativa del deputato BARBIERI

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

---

*Presentata il 5 ottobre 2009*

Onorevoli Colleghi! - La presente proposta di legge è volta a modificare l'articolo 171 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, che prevede, per i conducenti e gli eventuali passeggeri di ciclomotori e di motoveicoli, l'obbligo 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 della testa 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 alla testa si riducono di circa il 45-70 per cento tra i motociclisti che usano il casco.

L'obbligo del casco, disciplinato dal citato articolo 171 del codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, 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.

La presente proposta di legge prevede l'uso di un particolare casco, il casco protettivo elettronico, 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 sensori posti nel

casco che lo stesso sia correttamente indossato e con la cinghia di vincolo chiusa. Il secondo sistema di sicurezza opera nel caso in cui il motociclista venga disarcionato dal ciclomotore o dal motoveicolo e questo non cada continuando la sua marcia senza il conducente: il sistema spegne il ciclomotore o il motoveicolo evitando l'«effetto equilibrio» (i sistemi attuali spengono il ciclomotore o il motoveicolo solo se esso tocca il suolo);

b) la sicurezza passiva: il casco e il ciclomotore o il motoveicolo hanno un sistema di riconoscimento, per cui se il casco non è in coppia con il suo ciclomotore o motoveicolo, questo non si accende, creando quindi un sistema antifurto. Tale sistema, inoltre, fa sì che, qualora il motociclista venga disarcionato da un ladro, il ciclomotore o il motoveicolo si spenga dopo aver percorso un centinaio di metri. Questo evita che il motociclista si opponga al tentativo di furto del mezzo con la possibilità di essere aggredito dal ladro;

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

Casco e ciclomotore o motoveicolo 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 ciclomotore o motoveicolo. Peraltro, per quanto riguarda i dati, la centralina non può ricevere interferenze di nessun tipo perché è montata sul ciclomotore o sul motoveicolo e la distanza di lavoro (brevissima) 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, in base a una 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 del motore.

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

## **PROPOSTA DI LEGGE**

### Art. 1.

1. All'articolo 171 del codice della strada, di cui al 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 al regolamento di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 11 aprile 2001, n. 298, le modificazioni necessarie al fine di adeguarli a quanto disposto dal comma 1 del presente articolo.

