

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2670

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

ANNUNZIATA, FANFANI

Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recanti disposizioni per la confisca amministrativa dei veicoli a due ruote in caso di reiterata violazione delle norme sull'uso obbligatorio del casco

Presentata il 18 aprile 2002

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge parte dalla considerazione che le recenti innovazioni legislative in materia di sicurezza stradale — legge 7 dicembre 1999, n. 472, che ha introdotto modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) — hanno avuto l'indiscutibile merito di prevedere l'obbligatorietà per tutti dell'uso del casco, sia per i conducenti di ciclomotori che di motocicli, sia per i conducenti minorenni che per quelli maggiorenni. Secondo l'articolo 171 del Nuovo codice della strada potranno infatti evitare di mettere il casco i conducenti di ciclomotori e motocicli, anche a tre ruote, soltanto se dotati di specifici dispositivi di sicurezza. Sono previste sanzioni pecuniarie

per chi viene sorpreso senza casco e, se il mancato uso del casco riguarda un minore trasportato, il conducente risponde della violazione anche per il passeggero; viene punito con sanzioni pecuniarie anche chi importa e vende caschi non omologati. Qualora il conducente sia minorenne scatta il sequestro (fermo amministrativo) del veicolo per 30 giorni. Infatti, il comma 3 dell'articolo 171 del Nuovo codice della strada novellato così recita: « Se la violazione è commessa da conducente minorenne, in luogo della sanzione pecuniaria si applica il fermo amministrativo del veicolo per giorni trenta (...) ».

Nonostante queste previsioni e il rafforzamento di alcune sanzioni per le violazioni del Nuovo codice della strada,

apportate da ultimo dal decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, contenente disposizioni integrative e correttive del Nuovo codice della strada e parzialmente attuativo della delega prevista dalla legge 22 marzo 2001, n. 85, tuttavia, permangono motivi di insoddisfazione per i risultati che ci si augurava di raggiungere riguardo al rapporto tra le norme riguardanti l'uso del casco e la diminuzione degli incidenti.

Risultano ancora basse le percentuali, nelle regioni del sud d'Italia, sul rispetto delle norme riguardanti l'uso del casco; regioni, dove peraltro, la situazione si presenta più complessa per un minore controllo del territorio da parte degli organi di polizia stradale.

Se si tiene conto che solo nel 1999 il 70 per cento delle vittime di incidenti stradali su ciclomotore non indossava il casco e che il 50 per cento aveva meno di trent'anni si comprende facilmente la necessità e l'urgenza di intervenire con norme aventi carattere di deterrenza allo scopo di prevenire e tutelare la sicurezza e la salute dei cittadini.

Da una recente analisi di impatto delle nuove disposizioni che estendono a tutti l'uso del casco, condotta da « Progetto casco 2000 » (al quale hanno aderito 57 aziende sanitarie locali distribuite su tutto il territorio nazionale, 26 al nord, 11 al centro e 20 al sud, preposte anche al monitoraggio degli incidenti) è possibile valutare i risultati dell'applicazione della nuova legge. Immediatamente dopo la sua entrata in vigore la linea di tendenza generale rilevata è stata quella di un aumento dell'uso del casco, fino a raggiungere percentuali d'uso maggiormente al nord e al centro (95 per cento) e superando di poco il 60 per cento al sud. Una netta diminuzione degli arrivi al pronto soccorso (40 per cento sul territorio nazionale) e una marcata riduzione di quelli con diagnosi riconducibili alle lesioni del capo (fino al 75 per cento). Dall'analisi di questi dati si può senz'altro affermare che la nuova legge ha permesso di salvare numerose vite umane e di ridurre i casi di invalidità grave.

Tuttavia, a distanza di un anno dall'entrata in vigore della legge, è interessante notare come le percentuali siano rimaste sostanzialmente invariate e come gli incrementi osservati inizialmente nell'uso del casco tra i ciclomotoristi si siano stabilizzati; mentre ci saremmo attesi un ulteriore aumento delle percentuali nell'uso del casco, soprattutto con riferimento alle regioni meridionali del Paese, dove incidono diversi elementi, fra i quali fattori ambientali e culturali, che trasformano l'obbligatorietà dell'uso del casco in un semplice « *optional* ».

Un sistema democratico si misura anche nell'acquisizione, da parte della maggioranza dei cittadini, della consapevolezza che un piccolo sacrificio individuale possa tradursi in un grande vantaggio sia personale che collettivo. Ciò è tanto più vero se si hanno a mente innanzitutto le tante vite umane che possono essere salvate, ma anche gli altissimi costi dell'assicurazione quali conseguenze dell'imprudenza dei guidatori e dell'alto numero di incidenti; in Italia, fra l'altro, il danno alla salute per incidenti stradali risulta essere doppio rispetto ad altri Paesi europei. Se, come in ogni società evoluta, si vogliono condividere i costi sociali e mantenere fermo il principio di un'assistenza sanitaria pubblica per tutti — lo stesso articolo 1 del decreto legislativo n. 9 del 2002 recita che « la sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato » — è altresì evidente che occorre intervenire affinché vengano ridotti il numero, gli effetti degli incidenti stradali e diminuiti i costi che la collettività paga per tutti, anche per quelli che non indossano caschi e cinture di sicurezza.

Scopo della presente proposta di legge è quindi quello di introdurre alcune modifiche legislative volte a rafforzare il carattere di efficacia delle sanzioni previste dal Nuovo codice della strada.

L'articolo 1 introduce la sanzione della confisca amministrativa, laddove si ravvisi l'ipotesi di reiterazione della violazione della norma sull'uso del casco.

L'articolo 2 disciplina le conseguenze della confisca, prevedendo la vendita al pubblico incanto del ciclomotore o motociclo sottoposto a confisca e disponendo per l'utilizzo del ricavato della vendita.

La presente proposta di legge intende, infine, affrontare il problema della sicurezza stradale anche dal punto di vista delle risorse e sotto il profilo degli interventi di tipo prevenzionale. All'articolo 3 si prevede che le somme derivanti dalla

confisca vadano ad incrementare un Fondo appositamente costituito presso il comune, allo scopo di sostenere politiche di intervento per la sicurezza stradale, contribuendo ad incentivare tutti i comuni a promuovere iniziative con finalità preventive e di carattere educativo incentivate l'uso del casco, nonché a predisporre programmi ed interventi improntati al miglioramento della stessa sicurezza stradale.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Modifica all'articolo 171 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285).

1. All'articolo 171 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo il comma 3, è inserito il seguente:

« 3-*bis*. Qualora l'organo di polizia accerti la reiterazione della violazione prevista al comma 1, procede all'applicazione della sanzione accessoria della confisca amministrativa del ciclomotore o motociclo, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI ».

ART. 2.

(Confisca dei veicoli a due ruote e alienazione tramite pubblico incanto).

1. In caso di applicazione della sanzione della confisca amministrativa ai sensi dell'articolo 171, comma 3-*bis*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dall'articolo 1 della presente legge, l'amministrazione comunale del luogo ove la violazione è stata commessa, entro sei mesi dalla stessa, dispone l'alienazione mediante pubblico incanto del ciclomotore o del motociclo oggetto di tale misura.

2. Il ricavato dell'alienazione di cui al comma 1 è devoluto in favore del Fondo speciale per la promozione della sicurezza stradale di cui all'articolo 3.

ART. 3.

(Istituzione del Fondo speciale per la promozione della sicurezza stradale).

1. È istituito presso ogni comune un apposito fondo denominato Fondo per la

promozione della sicurezza stradale, allo scopo di realizzare politiche di prevenzione e interventi infrastrutturali improntati ai principi della sicurezza stradale.

2. Il Fondo di cui al comma 1 è alimentato annualmente dal ricavato dei proventi derivanti dalla alienazione dei ciclomotori o motocicli confiscati di cui all'articolo 2, comma 2, della presente legge, nonché da ulteriori risorse finanziarie a carico del bilancio dello Stato, cui si provvede mediante utilizzo dei finanziamenti relativi al Piano nazionale per la sicurezza stradale, di cui all'articolo 32, comma 4, della legge 17 maggio 1999, n. 144, e all'articolo 1, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come sostituito dall'articolo 1 del decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9.

€ 0,26



14PDL0031990