# SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

**N. 2961**

# DISEGNO DI LEGGE

**d'iniziativa dei senatori FABRIS, DENTAMARO e RIGHETTI**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 13 MAGGIO 2004**

Modifica al comma 1 dell'articolo 142 del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di limiti di velocità

TIPOGRAFIA DEL SENATO (700)

ONOREVOLI SENATORI. – Con il presente disegno di legge si intende modificare una norma contenuta nell'articolo 142 nel nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che concede agli enti proprietari e concessionari di autostrade la possibilità di elevare il limite di velocità a 150 Km/h in alcuni specifici tratti, come ad esempio: sulla A14 (Bologna-Taranto) nel tratto Faenza-Forlì per 17,1 Km; sulla A27 (Venezia-Belluno) nel tratto Treviso Nord-Treviso Sud per 10 Km; sulla A26 (Genova Voltri – SS 33 Sempione-Gravellona Toce); nel tratto Vercelli Est che si allaccia con l'autostrada A4 (Torino-Trieste) per 12 Km; sulla A30 (Caserta-Salerno in 2 tratte per 20 km); e infine sulla A1 (Milano-Napoli) tra le uscite di Colleferro e Anagni-Fiuggi per 11 Km, tra San Vittore e Caianiello per 22,5 Km, e nella zona di Valmontone per 21 Km; per 13 Km tra Frosinone e l'area di servizio «La Macchia», mentre in direzione di Milano, per 13, 2 Km tra le uscite Modena Nord e Modena Sud. Il problema, di totale evidenza al riguardo è che la previsione di poter elevare a 150 Km/h i limiti di velocità sulle autostrade provocherà, senza alcun dubbio, un impatto profondamente negativo nei confronti degli utenti della strada perchè si consentirà loro di viaggiare: sino a 157 Km/h senza pagare alcun tipo di sanzione; sino a 168 km/h corrispondendo una sanzione di appena 33,60 euro e senza subire alcuna decurtazione del punteggio della patente; sino a 200 Km/h subendo una sanzione di 137, 55 euro con una decurtazione di due punti dalla patente; oltre i 200 Km/h pagando 343,35 euro e 10 punti di decurtazione del punteggio col ritiro della patente solo se la vettura sia stata fermata immediatamente. In buona sostanza, ci si trova di fronte ad una norma che oltre a spingere gli automobilisti a rischiare maggiormente la propria vita sulle autostrade, a correre di più, vanifica, in poche battute, l'effetto deterrente dovuto all'entrata in vigore delle norme relative alla «patente a punti» di cui all'articolo 126-*bis* del nuovo codice della strada. A questo proposito è di rilievo un fatto: che spesso si riscontrano differenti gradi di accettazione di alcune norme del nuovo codice della strada da parte di gruppi sociali diversi, come il pubblico, i giornalisti, i politici, le Forze dell'ordine e la pubblica amministrazione. Ebbene, se per certi versi il sistema dei valori generalmente accettato dalla collettività può essere influenzato da campagne informative o di propaganda, benchè in genere i cambiamenti sociali siano molto spesso spontanei ed autonomi, è sempre e comunque la legge che deve assolvere al compito di regolare il comportamento degli individui ed il nuovo codice della strada non fa eccezione. Un utente della strada decide di rispettare o di violare una norma in base ai costi e ai benefici che associa ad un proprio comportamento rispettoso. Da un punto di vista teorico, questo processo di scelta è sempre razionale; ma nella pratica molto spesso non lo è. Quando poi si tratta di comportamenti nel traffico e di velocità, le scelte delle persone sono spesso caratterizzate da fattori irrazionali: gli uomini tendono alle scorciatoie mentali, si adagiano sulle abitudini; inoltre, gli individui possiedono informazioni incomplete, giudicano intuitivamente e spesso imitano i comportamenti degli altri. Per questi motivi e tantissimi altri che si uniscono alla preoccupazione di abbattere il numero degli incidenti stradali, la presente proposta di legge modifica l'articolo 142 del nuovo co-

dice della strada attualmente in vigore, riportando i limiti di velocità in tutte le autostrade a 130 Km/h. Giova inoltre ricordare al riguardo che ogni anno muoiono nel mondo un milione e trecentomila persone in seguito ad incidenti stradali, con un costo sociale pari a 518 miliardi di dollari. Una strage che cancella puntualmente, ogni dodici mesi, l'equivalente di una città di media grandezza. A pagare il prezzo più alto, secondo l'Automobil Club d'Italia (ACI) e l'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) sono soprattutto i Paesi in via di sviluppo, che contribuiscono per il 90 per cento al numero totale dei decessi. In particolare, nell'Unione europea ogni anno muoiono a causa di incidenti stradali circa cinquantamila persone mentre centocinquantamila subiscono invalidità. In Italia addirittura si sono contati solo nel corso del 2003 oltre novemila morti a fronte di un costo sociale elevatissimo: 34 miliardi di euro, più del doppio dell'ultima legge finanziaria 2004. Il presente disegno di legge vuole quindi intervenire in un ambito di particolare rilievo per la nostra società. Secondo le stime dell'Istituto nazionale di statistica (ISTAT), ogni anno, a causa di eccesso di velocità, in Italia si verificano oltre venticinquemila incidenti che provocano milletrecento vittime e oltre trentaseimila feriti. Non meno agghiaccianti sono pure le statistiche degli incidenti stradali dovuti alla perdita di controllo dei veicoli da parte dei conducenti, sui quali spesso va ad incidere proprio il livello di velocità tenuto durante la guida del veicoli. Solo nel periodo compreso tra il 7 maggio e il 9 maggio 2004 si sono verificati in Italia trentanove incidenti mortali con quarantadue vittime, a fronte dei quarantatre incidenti e delle quarantanove vittime del precedente fine settimana: si calcola che il 35,9 per cento circa di tali incidenti con esito mortale sia stato provocato dalla perdita del controllo del veicolo da parte dei conducenti.

## DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Al comma 1 dell'articolo 142 del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, il secondo ed il terzo periodo sono soppressi.

€ 0,50