

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori CENGARLE, TOGNI, TREU, PACINI e CALVI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 22 NOVEMBRE 1972

Modifica delle caratteristiche e delle modalità di applicazione delle targhe di riconoscimento degli autoveicoli e dei rimorchi

ONOREVOLI SENATORI. — Il continuo e costante incremento della motorizzazione e l'aumento del volume e dell'intensità del traffico sulle nostre strade ha purtroppo, tra le sue conseguenze, anche quella di far registrare un impressionante numero di incidenti, molte volte mortali. Consideriamo pertanto nostro dovere (utilizzando opportunamente le esperienze fatte in sede nazionale ed internazionale) di prendere tutte le possibili iniziative ed adottare tutti i provvedimenti che possono contribuire ad aumentare la sicurezza del traffico e della circolazione nel nostro paese. In tale contesto si iscrive il problema della modifica delle caratteristiche delle targhe di riconoscimento degli autoveicoli e dei rimorchi, problema la cui attualità ed urgenza viene anche sottolineata dalla necessità di dare esecuzione alla normativa comunitaria in materia.

Il disegno di legge nasce da tre ordini di esigenze e cioè:

1) aumentare le condizioni di sicurezza della circolazione stradale;

2) rendere più agevole agli organi di polizia l'identificazione e quindi il controllo dei veicoli;

3) dare esecuzione alle norme della Comunità europea in materia.

1) *Sicurezza della circolazione.*

La visibilità delle targhe attualmente in uso non è soddisfacente specialmente di notte o a una certa distanza o in condizioni atmosferiche avverse soprattutto a causa della nebbia. Appare pertanto estremamente opportuna l'adozione di nuove targhe a superficie riflettente che consentono una visibilità di gran lunga migliore.

Trattasi di materiale che ha positivamente superato molti esperimenti e collaudi e che nei paesi nei quali è già stato adottato ha dato risultati molto soddisfacenti. Si ritiene utile citare in proposito un rapporto redatto dallo « Institute for road safety research SWOW », olandese, nel quale sono compendiate i risultati delle più interessanti indagini in materia, effettuate in tutto il mondo e dal quale si apprende che:

a) al crepuscolo la leggibilità di una targa riflettente è superiore del 25 per cento a quella di una targa normale;

b) la distanza alla quale è visibile una targa riflettente illuminata da un faro, è cinque, sei volte superiore a quella di una targa non riflettente di eguali caratteristiche cromatiche;

c) le targhe riflettenti, di notte, danno agli autisti una più pronta percezione della differenza di velocità fra il loro veicolo e quello che li precede.

Tali proprietà delle targhe riflettenti sono particolarmente vantaggiose nel caso della circolazione con nebbia e nella circolazione stradale notturna quando si tratti di veicoli fermi sulla carreggiata o di veicoli circolanti con parte dell'impianto di segnalazione fuori uso.

Studi statistici condotti negli Stati Uniti, negli Stati del Maine, del Minnesota e dello Iowa e dalla Università del Nord-Carolina, hanno dimostrato che collisioni notturne contro veicoli parcheggiati sono scese sensibilmente da quando sono state introdotte le targhe riflettenti. Per contro in Italia vige la norma che fa obbligo ai conducenti di segnalare con un segnale triangolare un veicolo fermo di notte su una carreggiata extraurbana, con grave rischio per la propria incolumità personale.

Tuttavia, il prendere in esame solamente le targhe posteriori vorrebbe dire risolvere il problema in maniera del tutto incompleta; si rende quindi necessaria una globale revisione della materia, con particolare riferimento alle targhe anteriori degli autoveicoli, le cui dimensioni attuali sono assolutamente inadeguate al raggiungimento di quegli *standards* che si desidera raggiungere. Per queste targhe, quindi, il problema è duplice: aumento delle dimensioni e adozione di materiale riflettente.

2) *Migliore identificabilità dei veicoli muniti di targa riflettente.*

È evidente che la insufficiente leggibilità di una targa rende estremamente difficile l'identificazione di un veicolo e quindi ostacola ogni azione di controllo, specie in caso

di infrazioni, da parte degli organi competenti. È questa un'altra valida ragione per consigliare l'adozione di targhe riflettenti, la cui leggibilità è stata sperimentata e riconosciuta anche dalle autorità di pubblica sicurezza. Infatti la IFSPO (International Federation of Senior Police Officers) cui aderisce anche l'Italia, ha recentemente espresso voti perchè venga generalizzato l'impiego delle targhe riflettenti in tutti i Paesi.

Per quanto concerne le targhe anteriori, la modifica che si intende proporre e che, come si è detto, concerne sia le dimensioni che l'adozione di materiale riflettente, darebbe la possibilità di rilevare e documentare fotograficamente, da veicoli all'uopo attrezzati, gli estremi di identificazione dei veicoli circolanti con proiettori non a posto. Sarebbe così agevolato in misura notevole il controllo dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione, così importante agli effetti della sicurezza della circolazione.

3) *Esecuzione della normativa della Comunità economica europea (CEE) in materia.*

La Comunità economica europea (CEE), sulla base del parere favorevole che il Comitato economico e sociale ed il Parlamento europeo hanno espresso sulla necessità di un ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (*Gazzetta Ufficiale* delle Comunità europee numero C-48 del 16 aprile 1969 e n. 160 del 18 dicembre 1969), ha emanato varie direttive tra cui quella del 20 marzo 1970 numero 70/222 CEE (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Comunità n. L 76 del 6 aprile 1970) relativa all'alloggiamento ed al montaggio delle targhe posteriori di immatricolazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.

Questa direttiva avrebbe dovuto essere adottata nella legislazione nazionale entro il 23 settembre 1971 mentre invece, a distanza di oltre un anno, l'Italia ancora non

ha adempiuto a tale obbligo comunitario. È da notare che da tale situazione derivano conseguenze di ordine pratico in quanto non si può oggi in Italia rifiutare l'omologazione di veicoli stranieri che costruiti in conformità alla direttiva, non sono idonei a ricevere una targa italiana e che contro un nostro eventuale rifiuto di omologazione sa-

rebbe proponibile un ricorso alla Corte di giustizia della Comunità.

Il disegno di legge che si presenta ha quindi anche il fine di eliminare una situazione di inadempienza del nostro Paese circa l'esecuzione di norme internazionali cui è tenuto in quanto membro della Comunità economica europea.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

A decorrere dalla data del 1° gennaio 1974 le targhe posteriori di immatricolazione degli autoveicoli e quelle ripetute dei rimorchi devono avere dimensioni compatibili con quelle previste per gli alloggiamenti delle targhe dalla direttiva del Consiglio delle Comunità europee n. 70/222/CEE del 20 marzo 1970.

Art. 2.

Tra i requisiti di idoneità alla circolazione dei veicoli di cui all'articolo 1 che entreranno in circolazione alla suddetta data, è richiesto un alloggiamento conforme alle caratteristiche della citata Direttiva.

Art. 3.

In relazione alle modifiche da apportare alle attuali regolamentazioni per l'applicazione delle disposizioni di cui ai precedenti articoli, vengono riesaminate anche le caratteristiche dimensionali e cromatiche di tutte le targhe previste dal testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e dal relativo regolamento d'esecuzione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420.

Art. 4.

A decorrere dal 1° gennaio 1974 tutte le targhe di cui all'articolo 3 devono possedere fondo riflettente.

Art. 5.

Con regolamenti del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i Ministeri dell'interno, dei lavori pubblici e dell'agricoltura e delle foreste, vengono fissate le caratteristiche costruttive delle targhe, nonchè i loro requisiti di idoneità per l'accettazione.