

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 4174

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del senatore DEBENEDETTI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 27 LUGLIO 1999

—————

Aumento a 140 Km/h del limite di velocità sulle autostrade e
conseguente modifica dell’articolo 142 del decreto legislativo
30 aprile 1992, n. 285

—————

ONOREVOLI SENATORI. - Periodicamente, al ripetersi di gravi incidenti, in particolare sulle autostrade, alcuni propongono di ridurre i limiti di velocità e di rafforzare i controlli per renderne effettiva l'osservanza. Così si pongono due obiettivi in contrasto tra loro: abbassare il limite di velocità, infatti, fa aumentare il numero dei contravventori, e quindi diventa più difficile impiegare le risorse comunque limitate di cui si dispone per modificare i comportamenti. Data questa sproporzione, aumentare le pattuglie ed i rilevamenti produce un incremento linearmente proporzionale delle contravvenzioni irrogate e delle somme incassate, ma modifica in modo men che proporzionale il comportamento medio. Appare quindi logico chiedersi se quella di abbassare i limiti di velocità sia la strategia giusta per conseguire l'obiettivo che ci si prefigge, vale a dire quello di ridurre gli incidenti gravi.

Esistono fondati motivi per ritenere che questa strategia sia al contrario inutile o dannosa. Il presente disegno di legge propone quindi di aumentare i limiti di velocità consentiti sulle autostrade da 130 a 140 km/h e vengono così illustrate le motivazioni per cui è ragionevole ritenere che tale aumento non solo non produca un maggior numero di incidenti gravi, ma anzi induca un comportamento di maggiore osservanza della legge e di più facile repressione dei comportamenti pericolosi.

È opportuno premettere alcune precisazioni.

1. Bisogna distinguere tra velocità eccessiva e velocità superiore ai limiti di legge. Una velocità di 130 km/h può essere eccessiva in particolari condizioni di strada, atmosferiche, di visibilità, di traffico, di condizioni psicofisiche del guidatore, di attività

che hanno luogo all'interno della vettura sia da parte del guidatore che dei passeggeri. Mentre ci sono numerose circostanze in cui velocità superiori ai limiti non espongono né il guidatore né altri a rischi superiori ad un livello accettabile e quindi non possono essere considerate eccessive.

2. Bisogna del pari distinguere tra incidenti provocati dalla velocità ed incidenti in cui la velocità aggrava le conseguenze. Soprattutto bisogna chiarire la relazione causale tra velocità e incidenti. L'energia cinetica dissipata in un urto è proporzionale al quadrato della velocità, ma è difficile trarre da ciò indicazioni normative.

L'uso di un autoveicolo comporta un certo grado di rischio per sé e per gli altri. Il legislatore, oltre ad assicurare una copertura assicurativa obbligatoria, deve impiegare le risorse limitate di cui dispone per:

eliminare le cause maggiori di incidenti gravi;

indurre comportamenti che riducano la gravità degli incidenti.

Riguardo al primo obiettivo, la velocità in autostrada non è tra le maggiori cause di incidenti, e la riduzione della velocità non è il principale mezzo per diminuirne le conseguenze. Infatti:

il 40 per cento dei decessi avviene per incidenti sulle strade urbane;

i morti per incidenti avvenuti su autostrade sono il 10,9 per cento del totale;

l'uso delle cinture di sicurezza riduce i casi di lesione o di morte del 40 per cento, e sembra dunque una misura di rilevanza assolutamente primaria;

le statistiche ISTAT attribuiscono all'eccesso di velocità il 24,6 per cento del totale degli incidenti mortali. Le statistiche,

per ben il 44,3 per cento degli incidenti, rimandano a «cause non precisate», a indicare che non c'è grande accuratezza nell'individuare la ragioni dell'incidente: anche tenuto conto del pregiudizio negativo sulla velocità, è da pensare che il dato degli incidenti la cui causa è attribuita a velocità sia sovrastimato, che i casi di incidenti siano proprio quelli dovuti a velocità eccessiva, e che quelli dovuti a velocità eccedente il limite di legge, ma non eccessiva, siano pochi;

stanno fortemente aumentando gli incidenti dovuti a cause soggettive, in particolare la guida sotto azione di alcool o di droga;

In Germania, dove il limite di 130 km/h è opzionale, i morti sono 16,8 per milione di veicoli × chilometro, contro i 17,5 in Italia. Invece l'introduzione sperimentale nella zona di Monaco di Baviera di un «controllo dinamico della velocità», ossia di avvisatori telematici che indicano la velocità massima in funzione del traffico, ha fatto registrare una riduzione del 30 per cento degli incidenti;

pur assai complessa da analizzare, la relazione tra velocità e incidenti è rappresentata da una curva a U. Provocano cioè incidenti velocità che si discostano da un valore centrale sia in più che in meno. D'altra parte è ovvio che gli incidenti diminuiscono se tutti i veicoli viaggiano alla stessa velocità e che non mantenere la distanza di sicurezza è causa di incidenti indipendentemente dalla velocità.

È ovvio che velocità eccessive sono pericolose, e che guidare a velocità eccessiva è un comportamento da sanzionare. È ragionevole che, pur essendo il concetto di velocità eccessiva altamente variabile in funzione delle condizioni ambientali, sia conveniente stabilire dei limiti fissi, anche se non necessariamente uniformi, e non lasciati al giudizio soggettivo. È probabile che una riduzione globale della velocità effettiva riduca il numero degli incidenti. Nessuno di questi fatti è in discussione. Ciò che invece

è in discussione è se sia logico scegliere come limite legale il valore di 130 km/h o se non sia invece più conveniente elevarlo in misura contenuta.

Bisogna partire da un dato di fatto: la maggioranza dei guidatori sceglie una velocità che consenta di raggiungere la destinazione nel minor tempo possibile e che eviti di esporre a pericoli, prendendo in considerazione le condizioni ambientali, di traffico, di condizioni della strada e del tempo. La maggior parte dei guidatori guida in modo responsabile; la guida spericolata è sanzionata da stigma sociale.

È fin troppo facile constatare che il limite dei 130 km/h è inferiore – in molti casi nettamente inferiore – a quello che la grande maggioranza degli automobilisti pratica e considera come velocità corrispondente ad una guida responsabile quando le condizioni lo consentono.

È da qui che bisogna partire, isolando e reprimendo severamente i comportamenti che si discostano da questa situazione media. Ponendo limiti di velocità che si avvicinino a questo livello ragionevole e condiviso, il legislatore favorisce l'adesione alla norma e quindi la coincidenza tra comportamento e norma, ed ottiene al tempo stesso che il comportamento deviante sia socialmente stigmatizzato, isolato e quindi più facilmente represso dalle forze dell'ordine.

La materia è troppo importante per lasciarla ai pregiudizi populistici: il limite di velocità deve dunque essere fissato partendo dai comportamenti della maggioranza dei guidatori. È stato proposto, e qui si propone, che tale limite sia fatto coincidere con la velocità dell'85° percentile della distribuzione delle velocità registrate in condizioni di traffico fluido (in condizioni di traffico intenso, la velocità si riduce per forza, fino ad annullarsi in caso di code). In tal modo sicuramente vengono sanzionate le velocità chiaramente eccessive, e vengono già significativamente contenute le velocità elevate.

In assenza di dati statistici con base sufficientemente estesa, che forniscano dati

analitici divisi per autostrada, condizioni di traffico, condizioni meteorologiche e ambientali, corrisponde alla comune esperienza che il limite attuale di 130 km/h è inferiore a quello fissato in base al sopraddetto principio, e che quello di 140 km/h qui proposto lo approssima per difetto con ampio margine di sicurezza.

* * *

Uno studio condotto per conto dell'*Office of Safety and Traffic Operations* della Virginia (FHWA-RD- 92-084) dimostra che fissare limiti diversi da quelli medi dei guidatori ha un effetto modesto sui loro comportamenti, e ha scarsa relazione con il numero degli incidenti.

Lo studio intendeva rilevare gli effetti dell'aumento o della diminuzione dei limiti di velocità sui comportamenti degli automobilisti e sul numero degli incidenti. Il risultato è che un aumento dei limiti di 32 km/h o una loro riduzione di 24 km/h produce piccole conseguenze sulla velocità effettiva: la maggioranza degli automobilisti non guidò a velocità superiori di 8 km/h quando i limiti vennero aumentati, né la ridusse di altrettanto quando vennero diminuiti. Lo studio dimostra che ridurre i limiti di velocità sotto il 50° percentile non riduce gli incidenti, ma aumenta solo le contravvenzioni e, analogamente, che aumentare i limiti non aumenta né la velocità né gli incidenti.

Studi precedenti hanno dimostrato che il limite superiore di rischio accettabile è prossimo alla velocità dell'85° percentile. I tentativi di imporre limiti diversi hanno effetti modesti o addirittura negativi sul comportamento dei guidatori e sugli incidenti che si provocano. Più in dettaglio lo studio rileva che:

aumentare o diminuire i limiti di velocità ha un effetto modesto: non solo riduce di poco la velocità se li si abbassa, ma anche la aumenta di poco se li si alza; in ogni

percentile la variazione è inferiore a 2,4 km/h;

aumentare i limiti di 10 e di 15 km/h ha prodotto una modesta diminuzione della velocità del 99° percentile;

aumentare le velocità consentita a quella dell'85° percentile aumenta l'osservanza dei limiti;

abbassare i limiti a quelli del 33° percentile produce una non osservanza dei limiti del 67 per cento;

gli incidenti in siti sperimentali in cui la velocità è stata ridotta sono aumentati del 5,4 per cento, con un livello di probabilità del 44 per cento. C'è la probabilità del 95 per cento che la variazione del numero di incidenti sia compresa tra una diminuzione dell'11 per cento ed un aumento del 26 per cento;

gli incidenti in siti sperimentali in cui i limiti di velocità sono stati aumentati sono diminuiti del 6,7 per cento con una probabilità del 59 per cento. C'è una probabilità del 95 per cento che la variazione del numero di incidenti sia compresa tra una riduzione del 21 per cento ed un aumento del 10 per cento;

ridurre i limiti di velocità di più di 8 km/h sotto la velocità dell'85° percentile non riduce gli incidenti.

* * *

Ciò che il legislatore persegue non è la sicurezza assoluta: il suo obiettivo deve essere prima la eliminazione di comportamenti anomali che inducono rischi gravi e non accettabili, e poi la progressiva riduzione del rischio medio. Perché i limiti di legge siano rispettati e le sanzioni siano efficaci, bisogna prendere come dato di partenza il compromesso tra rischio e beneficio che la collettività considera socialmente accettabile, non proporsi di modificare in modo irrealistico i comportamenti di tutti, ma concentrare gli sforzi per sanzionare quelli di coloro che se ne distanziano.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Al comma 1 dell'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: «130 Km/h» sono sostituite dalle seguenti: «140 Km/h».

2. Le società di gestione delle autostrade provvedono a modificare la segnaletica entro trenta giorni dalla data di pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale*.

Art. 2.

1. La presente legge entra in vigore il trentesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

