

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 2690

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**MISURACA, AMATO**

Delega al Governo per la revisione del codice della strada

*Presentata il 24 aprile 2002*

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'attenzione del Parlamento verso le tragiche conseguenze della incidentalità stradale si è fatta negli ultimi tempi sempre più viva, in parallelo alla migliore definizione scientifica e tecnica dei problemi e delle soluzioni possibili; ne danno innegabile conto la legge 22 marzo 2001, n. 85, che reca la delega al Governo per la revisione del nuovo codice della strada (decreto legislativo n. 285 del 1992) e la sua recente e sia pure non completa attuazione con il decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9.

Ciò malgrado il costo umano e sociale delle stragi stradali cresce di anno in anno: nel solo 2000 le compagnie assicuratrici della responsabilità civile hanno risarcito 800.000 incidenti con danni a persone (fonte ANIA), dato che colloca l'Italia ai primi posti della graduatoria

europea, con un tasso di incidenti superiore di molto a quello di Germania e Spagna e pari al doppio del tasso di Francia e Regno Unito; e se 9.000 morti all'anno (fonte Istituto superiore di Sanità) non sono un prezzo sopportabile per un Paese demograficamente depresso quale è il nostro, i 40 mila miliardi di lire di costo socio-economico delle stragi stradali registrati nel 1998 dal Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro sono diventati nel 2000, a seconda delle fonti, 55 o 60 mila.

C'è dunque ancora molto da fare e bisogna farlo in fretta; le modifiche al nuovo codice della strada, quelle attuate e quelle ancora da attuare, sono evidentemente insufficienti ad arginare una situazione di tale gravità; e per muoversi nella direzione giusta sono necessari, più che

conoscenze tecniche ormai ampiamente raggiunte, buona volontà e coraggio.

Il testo della presente proposta di legge, è stato elaborato dall'Associazione italiana familiari e vittime della strada, da una parte, dando per scontata la integrale attuazione della delega della legge n. 85 del 2001 nei termini prorogati e, dall'altra, con il precipuo obiettivo di fornire un panorama quanto più ampio possibile delle ulteriori disposizioni che, se assunte e attuate con decisione, tutte o almeno le più importanti, permetterebbero finalmente, con una drastica riduzione del numero degli incidenti e quindi dei feriti e dei morti, il rispetto da parte italiana delle ripetute indicazioni dell'Unione europea contro questa strage di massa.

Molte delle proposte sono riprese da studi e progetti di organismi istituzionali di alto livello, in particolare dalla « Relazione al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale » dell'allora Ministero dei lavori pubblici, dal testo del Consiglio nazionale delle ricerche « Un approccio integrato per il miglioramento della sicurezza stradale » e infine dal recentissimo lavoro « Otto proposte per il Piano nazionale » della Consulta nazionale sulla sicurezza stradale.

Altre proposte, in genere relative a situazioni particolari, vengono dalla tragica esperienza personale degli aderenti alla citata Associazione.

Alcune proposte, come quella rivolta all'effettiva attuazione del disposto dell'articolo 230 del nuovo codice della strada sull'obbligatorietà dell'educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado, sono ripetute da più parti, erano già state avanzate in un precedente progetto di legge predisposto dalla Associazione, e impongono di fare ormai qualcosa più che continuare a discuterne.

Altre ancora sono volte a precisare gli adempimenti previsti nella delega al Governo della legge n. 85 del 2001: è noto che i competenti Ministeri stanno studiando i migliori termini per l'attuazione della delega e l'augurio è anche che le disposizioni qui presentate servano a quel lavoro.

Tra tutte le proposte vanno evidenziate quelle originali e proprie dell'Associazione italiana familiari e vittime della strada: le prime due, già portate alle due Camere nella passata legislatura, sono relative all'avvio di un'ampia e duratura campagna informativa e formativa sulle reti radiotelevisive concessionarie dallo Stato e alla imposizione a carico del responsabile di omicidio o di lesioni colpose stradali di una penale aggiuntiva non assicurabile da versare in un fondo per la sicurezza stradale, istituito presso il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la terza, interamente nuova vuole imporre alle compagnie assicuratrici della responsabilità civile auto e nei confronti degli assicurati condannati in sede penale o civile per lesioni personali stradali, un aumento del premio assicurativo proporzionale alla gravità delle lesioni.

Questa ultima proposta potrebbe in effetti, scaricando sugli assicurati « colpevoli » almeno parte del costo dei danni provocati, permettere nel tempo breve, senza traumi per gli assicurati invece « innocenti », quell'aumento dei risarcimenti che il citato lavoro della Consulta nazionale sulla sicurezza stradale, come già prima la proposta di legge atto Camera n. 1885, predisposta con la collaborazione della citata Associazione, e presentata il 30 ottobre scorso, ritengono indispensabile nei casi di morte o di gravi lesioni colpose; e imporrebbe poi certamente, attraverso un salutare meccanismo di deterrenza, una forse altrimenti irraggiungibile diminuzione della intera sinistrosità stradale.

Non si tratta, d'altra parte, di condividere tutte o appieno le indicazioni della presente proposta di legge, ma di dare voce in questa sede al vasto mondo dei colpiti da quella sinistrosità e di coloro i quali, mentre lo discuteremo, saranno ancora colpiti.

È soprattutto di fronte a questi cittadini che noi per primi abbiamo il dovere, perché ne abbiamo il potere, di affrontare i problemi che il loro dolore solleva di fronte a tutto il Paese e di cercare e trovare per essi soluzioni rapide e decise.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

*(Delega al Governo per l'emanazione di norme integrative e correttive del codice della strada)*

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con gli altri Ministri interessati e nel rispetto della procedura di cui all'articolo 4, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, di seguito denominato « nuovo codice della strada », nonché della legislazione vigente concernente la disciplina della motorizzazione e della circolazione stradale e gli interventi utili a ridurre la gravità delle conseguenze degli incidenti stradali, in conformità ai principi e criteri direttivi di cui all'articolo 2 della presente legge.

2. Il Governo è altresì delegato ad adottare, anche con separati decreti legislativi, nei termini e secondo le procedure di cui al comma 1 e nel rispetto di principi e dei criteri direttivi di cui all'articolo 2, disposizioni per coordinare ed armonizzare le norme adottate ai sensi del citato comma 1 con le norme legislative comunitarie e nazionali vigenti in materia.

## ART. 2.

*(Principi e criteri direttivi).*

1. I decreti legislativi di cui all'articolo 1 devono essere prioritariamente essere prioritariamente informati agli obiettivi di

tutela della sicurezza sulla strada dei cittadini italiani e stranieri, di riduzione dei costi esistenziali, sociali, ambientali ed economici derivanti dal traffico veicolare, nonché di fluidità della circolazione, sulla base dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) educare gli utenti al corretto uso della strada, fornire loro una completa ed adeguata informazione sulle problematiche e sulle conseguenze del traffico stradale, sollecitarli al rispetto delle regole di uso della strada mediante:

1) l'educazione stradale, intesa quale interiorizzazione del dovere di rispettare la vita e la salute proprie e altrui con esclusione di ogni stato e comportamento di aggressività, competitività, incapacità emotiva o tecnica, e comprendente la conoscenza della pericolosità della strada e della guida, dei dati delle stragi stradali, degli elementi di funzionamento e delle norme di conduzione dei veicoli, dei principi di sicurezza e delle norme di condotta, dello stato della legislazione civile e penale in materia, dei fondamenti giuridici del danno, del risarcimento e dell'assicurazione, dei principi del soccorso in caso di incidente, da introdurre quale materia di studio e di esame nella scuola dell'obbligo pubblica e privata e come parte della didattica nelle scuole materne;

2) la predisposizione di schemi di insegnamento dell'educazione stradale che per tutti gli istituti scolastici e per i loro diversi ordini e gradi determinino le caratteristiche dei testi, le figure dei docenti e i relativi percorsi di formazione, le ore settimanali specificamente destinate all'insegnamento, nonché le modalità di verifica e di valutazione dell'apprendimento;

3) l'attuazione di campagne informative da parte dei mezzi di comunicazione nazionali di massa, prevedendo l'erogazione di appositi benefici o agevolazioni statali, e, comunque, l'istituzione da parte delle società di assicurazione concessionarie dello Stato di una rubrica fissa settimanale, sia sulle reti radiofoni-

che che su quelle televisive, comprendenti l'intera problematica della circolazione stradale con riferimento al traffico, in particolare le modalità del trasporto di persone e merci, l'evoluzione e gli obiettivi, alle strade, in particolare la costruzione, la manutenzione, i pericoli ed i tratti stradali maggiormente a rischio, ai veicoli, in particolare alle caratteristiche costruttive, specie riguardo al rapporto tra peso e velocità, collaudi, strumentazione di sicurezza, manutenzione, prestazioni e ai prezzi, ai conducenti, in particolare i requisiti per il conseguimento e il rinnovo della patente di guida, il comportamento sulla strada, e l'uso di droghe, alla famiglia e alla scuola nel rapporto con i minori, all'assicurazione per responsabilità civile, in particolare i costi, gli incentivi e i disincentivi, agli incidenti, in particolare i numeri, le cause e le conseguenze, alle norme di prevenzione, di controllo e sanzionatorie sia penali che amministrative, al soccorso immediato ed alle attività successive all'incidente, alle terapie di rianimazione e di riabilitazione, agli espianti, al danno, ai risarcimenti, ai processi civili e penali, nonchè al raffronto con la situazione negli altri Paesi dell'Unione europea;

4) il rilascio della patente di guida previo esame in ordine alle conoscenze ed alle capacità tecniche del candidato, che devono comprendere una visione generale della fisiologia e della patologia del traffico stradale, ed un attento accertamento, svolto anche a mezzo delle opportune indagini psicologiche, di un suo atteggiamento interiore di radicato rispetto della vita e della salute proprie ed altrui;

5) l'abilitazione alla guida per i possessori di patente rilasciata da Paesi non membri della Unione europea previo controllo e a condizione che i criteri adottati per il rilascio risultino equivalenti a quelli nazionali;

6) l'estensione ai titolari di patente con punteggio esaurito delle disposizioni di cui all'articolo 126-*bis* del nuovo codice della strada che prevedono il raddoppio della perdita dei punti nei primi cinque anni dal rilascio della patente;

7) l'imposizione alle compagnie assicuratrici della responsabilità civile di aumenti del premio nei confronti dell'assicurato definitivamente riconosciuto responsabile di lesioni personali colpose procurate sulla strada con sentenza penale, anche applicativa della pena a richiesta ai sensi dell'articolo 444 del codice di procedura penale, o con sentenza civile o con provvedimento amministrativo, nei seguenti termini non cumulabili e riferiti alla più grave tra le diverse lesioni eventualmente procurate nello stesso sinistro, con raddoppio alla prima e triplicazione alla seconda recidiva di ogni tipo di lesione:

7.1) 50 per cento, per la durata di un anno, per lesioni di qualsiasi entità;

7.2) 100 per cento, per la durata di due anni, per lesioni gravi;

7.3) 100 per cento, per la durata di tre anni, per lesioni gravissime;

7.4) 200 per cento, per la durata di quattro anni, per lesioni comportanti la totale invalidità permanente o la morte della vittima;

8) l'imposizione ai responsabili di omicidio stradale o di lesioni personali stradali comportanti la invalidità totale della o delle vittime, la cui colpa sia stata definitivamente accertata con sentenza liquidante il danno subito dalle vittime, di una penale aggiuntiva al risarcimento nei termini seguenti:

8.1) obbligo personale di versare, in un fondo di finanziamento delle iniziative e delle attività pubbliche e private indirizzate alla prevenzione degli incidenti sulla strada da istituire presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sotto la diretta responsabilità del Ministro, una somma pari al 10 per cento dell'importo complessivamente liquidato a titolo di risarcimento;

8.2) divieto assoluto di assicurazione dell'obbligo con previsione di scioglimento per le compagnie di assicurazione che lo violino;

8.3) assoggettabilità dell'obbligo ad esecuzione forzata ai sensi delle disposizioni vigenti in materia, nella misura del 30 per cento, assoggettabilità delle somme dovute al responsabile per retribuzioni ed indennità relative a rapporti di lavoro nonché della pensione o delle rendite previdenziali ed assistenziali di qualsiasi natura;

8.4) privilegio al credito della vittima e dei suoi aventi causa rispetto al credito del fondo di cui al numero I);

9) la previsione, per quanto riguarda le discoteche e gli altri locali da ballo, della chiusura entro le ore 2,00 della domenica e degli altri giorni festivi ed entro le ore 1,00 del lunedì e dei giorni seguenti a giorni festivi, con proibizione di vendita di alcoolici e riduzione della rumorosità complessiva del 50 per cento nell'ultima ora di apertura;

b) aumentare gli *standard* di sicurezza nella costruzione e nella circolazione dei veicoli a motore per trasporto su strada di persone e di merci mediante:

1) il miglioramento delle caratteristiche costruttive per quanto riguarda la validità statica e dinamica delle singole parti e dell'insieme del veicolo, la resistenza delle carrozzerie all'urto in termini sia di assorbimento che di protezione, la pubblicizzazione dei risultati delle prove di impatto frontale e laterale;

2) la previsione di un termine non superiore a sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge per l'introduzione dei nuovi dispositivi di equipaggiamento dei veicoli di cui alla lettera u) del comma 1 dell'articolo 2 della legge 22 marzo 2001, n. 85;

3) l'introduzione tra le caratteristiche di cui all'articolo 227 ed alla appendice V al titolo III, capo III, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, di specifiche qualità di deformabilità che aumentino la sicurezza passiva in caso d'urto;

4) l'aumento pari almeno ad un terzo della profondità degli intagli dei battistrada di cui alla lettera *a*) del comma 1 della appendice VIII al titolo III, capo III, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni;

5) la revisione degli *standard* di costruzione e manutenzione delle barre anti-intrusione negli autocarri;

6) la previsione dell'obbligo di introduzione, tra i nuovi dispositivi di equipaggiamento dei veicoli di cui alla lettera *u*) del comma 1 dell'articolo 2 della legge 22 marzo 2001, n. 85, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi di cui all'articolo 1 della presente legge, dei seguenti dispositivi:

6.1) meccanismo di limitazione della velocità dei veicoli a motore di tutti i generi e tipi comunque circolanti nel territorio nazionale e in grado di superare il limite massimo previsto dalla legge a non più di 20 chilometri/ora oltre tale limite;

6.2) interruttore inerziale anti-incendio per tutti i veicoli;

6.3) poggiatesta posteriori per le autovetture;

6.4) estintore per tutti i veicoli con abitacolo o cabina;

6.5) strisce catarifrangenti per tutti i veicoli;

7) la previsione, all'interno del limite massimo di velocità in autostrada, di limiti inferiori per i diversi tipi di veicoli in funzione della sicurezza dei conducenti e dei soggetti trasportati nonché della pericolosità per i terzi, caratteristiche da accertare, prima della commercializzazione sul territorio nazionale di qualsiasi tipo di veicolo, con prove obbligatorie di frenata e di impatto attuate da una struttura pubblica;

*c*) integrare le iniziative di prevenzione della incidentalità stradale con misure di controllo adeguate alla gravità del



problema e tecnicamente avanzate da attuare, specie in ordine al rispetto dei limiti di velocità, degli obblighi di indossare cinture e casco, delle distanze di sicurezza, del divieto di assunzione di droghe e degli *standard* di sicurezza dei pneumatici, mediante:

1) il raddoppio degli organici operativi e dei servizi di pattugliamento della polizia stradale previsti alla data di entrata in vigore della legge 22 marzo 2001, n. 85;

2) la predisposizione di un piano di interventi delle polizie municipali mirato al raddoppio, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi di cui all'articolo 1, della attività delle stesse polizie in ordine alle norme relative alla circolazione stradale;

3) la predisposizione ed il completamento entro lo stesso termine di cui al numero 2) di un piano operativo di studio tecnico e giuridico per la successiva attuazione del controllo continuo a distanza in ordine alla velocità dei veicoli, alle distanze di sicurezza ed all'allacciamento delle cinture, ove obbligatorio;

4) il divieto, seguito dalle opportune sanzioni pecuniarie ed amministrative, di produzione, commercializzazione ed uso di qualsiasi strumento o dispositivo volto o idoneo a segnalare la presenza di attività o attrezzature di polizia per il controllo del comportamento degli utenti della strada;

5) la revisione del paragrafo 3 del titolo I del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, nel senso di prevedere a cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'elaborazione di uno schema di regolamento tipo, comprensivo di indicazioni relative alla tenuta del registro delle autorizzazioni e del catasto stradale di cui al comma 9 dell'articolo 53 del medesimo regolamento, e successive modificazioni, nonché di un capitolato di appalto tipo, cui devono uniformarsi le amministrazioni

proprietarie di strade in sede di adozione e di attuazione dei regolamenti locali per la pubblicità stradale;

*d)* sollecitare e favorire anche con contributi o partecipazioni statali ed incentivazioni fiscali in favore delle amministrazioni e delle imprese interessate, iniziative e attività finalizzate:

1) al passaggio dal trasporto individuale a quello collettivo e dal trasporto su strada a quello su rotaia e su acqua, alla separazione tra traffico veicolare e traffico pedonale o ciclistico, alla sostanziale uniformità delle caratteristiche dinamiche dei veicoli;

2) alla individuazione ed alla messa in sicurezza da parte degli enti proprietari o concessionari di strade ed autostrade dei tratti ad elevato rischio, per il numero o la gravità degli incidenti su di essi verificati, dell'estesa stradale di loro competenza;

3) all'adozione nei piani urbani del traffico ed in quelli di cui alla lettera *i)* del comma 1 dell'articolo 2 della legge 22 marzo 2001, n. 85, degli ulteriori seguenti accorgimenti relativi alla costruzione, alla manutenzione ed all'uso delle strade di ogni categoria:

3.1) percorsi pedonali continui, attraversamenti pedonali rialzati o su cavalcavia;

3.2) rotatorie per la riduzione della velocità negli incroci;

3.3) strutture assorbenti dell'urto per la protezione dagli ostacoli fissi non eliminabili;

3.4) strutture efficienti e bande sonore contro l'uscita di carreggiata;

3.5) cavalcavia di inversione di marcia in luogo dei valichi autostradali;

3.6) pavimentazioni in grado di escludere dislivelli del piano stradale;

4) alla manutenzione ed alla revisione della segnaletica stradale in funzione della sua rapida comprensibilità, della mi-

gliore visibilità, della costante apposizione anche dei segnali di fine divieto, dell'uso della segnaletica provvisoria solo per il tempo strettamente necessario;

5) all'adeguamento da parte degli enti proprietari di strade urbane ed extraurbane dei limiti di velocità di loro competenza alle effettive esigenze di sicurezza e di scorrimento;

6) alla rimozione delle installazioni pubblicitarie abusive sulle strade urbane ed extraurbane e sulle autostrade da parte degli enti proprietari a sensi dell'articolo 23 del nuovo codice della strada, e successive modificazioni.

#### ART. 3.

*(Modificazioni al regolamento di cui al decreto del presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495)*

1. Il Governo emana entro lo stesso termine di cui all'articolo 1, comma 1, della presente legge, ed ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, norme recanti le opportune modificazioni al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, al fine di adeguare le disposizioni ivi stabilite ai principi e criteri direttivi stabiliti dall'articolo 2 della presente legge.

#### ART. 4.

*(Parere parlamentare)*

1. Entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge il Governo trasmette gli schemi dei decreti legislativi di cui all'articolo 1 alla Camera dei deputati ed al Senato della Repubblica per l'espressione del parere da parte dei competenti organi parlamentari.

2. Gli organi di cui al comma 1 esprimono il proprio parere entro un mese dall'assegnazione, indicando specificamente le eventuali disposizioni ritenute

non conformi ai principi e criteri direttivi di cui all'articolo 2.

3. Entro il mese successivo alla scadenza del termine di cui al comma 2 il Governo, esaminati i pareri di cui al medesimo comma 2, trasmette nuovamente alle Camere, con le sue osservazioni e con le eventuali modificazioni, gli schemi dei decreti legislativi per il parere definitivo da parte dei competenti organi parlamentari, che deve essere espresso entro un mese dall'assegnazione.

ART. 5.

*(Disposizioni finanziarie).*

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministro dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

