

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 1364

DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori FABRIS, GIARETTA, COSSIGA,
RIGHETTI, PETERLINI, DONATI, SCALERA, IZZO e FLAMMIA**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 2 MAGGIO 2002

—————

Divieto della propaganda pubblicitaria di autoveicoli
e motoveicoli basata sulla velocità

—————

ONOREVOLI SENATORI. - Gli studi effettuati negli ultimi anni, anche nell'ambito dei lavori preparatori alla riforma del codice della strada che ha fattivamente impegnato questo Parlamento durante l'intero arco della scorsa legislatura e che sono culminati nell'approvazione della legge delega al Governo, hanno evidenziato la drammaticità dei dati inerenti l'incidentalità sulla rete viaria nazionale: in media ogni anno perdono la vita a causa di incidenti stradali circa 8.000 persone, 500.000 rimangono ferite, di queste 170.000 subiscono il ricovero ospedaliero e 20.000 rimangono invalide, con costi che si aggirano intorno ai 30 milioni di euro. I dati dell'Istituto superiore di sanità ci dicono che attualmente gli incidenti stradali costituiscono la prima causa di morte sotto i 40 anni di età: negli ultimi 30 anni più di 100.000 giovani di età compresa tra i 15 e i 29 anni hanno perso la vita sulle nostre strade!

Tale stato di cose esige un intervento deciso e ad ampio raggio per porre un limite a una strage che ci vede, in Europa, ai primi posti di una triste classifica. Nel suo Libro bianco sulla politica europea dei trasporti, la Commissione europea, in seguito alle competenze legali datele dalla ratifica del Trattato di Maastricht (articolo 71 del Trattato che istituisce la Comunità europea) nel campo della sicurezza stradale, auspica una diminuzione della mortalità stradale del 50 per cento da qui al 2010. E invita i Paesi membri a prendere tutte le misure atte a raggiungere quest'obiettivo.

Inoltre, il Parlamento europeo, nella sua risoluzione sulla sicurezza stradale approvata il 18 gennaio 2001 dà un elenco di misure per la sicurezza stradale con delle priorità per raggiungere questo obiettivo. Tra esse vi è l'invito a produrre azioni che limitino

gli aumenti della velocità sulle strade. Una nota legge della fisica stabilisce infatti che il numero di persone uccise in incidenti stradali aumenta alla quarta potenza della velocità d'impatto. Relazioni sperimentali evidenziano, inoltre, che il numero dei morti è proporzionale alla quarta potenza della velocità media del flusso veicolare, il numero dei feriti gravi aumenta con la terza potenza, il numero complessivo dei feriti aumenta con il quadrato della velocità e il numero degli incidenti aumenta del 2 per cento circa per ogni incremento di 1 Km/h della velocità (si veda: Consiglio nazionale delle ricerche, Progetto finalizzato "Trasporti 2", *Un approccio integrato per il miglioramento della sicurezza stradale: scenari, linee d'azione e proposte di ricerca*).

Da parte dei costruttori di macchine, italiani ed esteri, vi è purtroppo una tendenza contraria. La media della velocità massima meccanicamente possibile, per le macchine esposte recentemente al Salone di Ginevra, supera di gran lunga i 200 Km/h. Questa media aumenta di circa 5 Km/h ogni anno. Oltre a essere illegale in tutto il mondo, con l'eccezione della Germania, è utile ribadire la pericolosità di queste velocità: le cinture di sicurezza, gli *air bag* e le cabine rinforzate sono utili sino a 60-80 Km/h. A 200 Km/h l'energia cinetica, che in caso d'incidente è l'energia di distruzione, varia al quadrato della velocità ed è dunque circa 10 volte superiore che a 70 Km/h. Questi dispositivi sono allora perfettamente inutili, gli occupanti vanno incontro alla morte certa!

L'azione intrapresa negli ultimi anni per la messa in sicurezza della nostra rete viaria, con l'individuazione ed eliminazione dei cosiddetti punti neri della viabilità e i sensibili

investimenti nel settore delle infrastrutture, la legge sull'uso obbligatorio del casco per tutti i motociclisti, la riforma del codice della strada, la stesura del I Piano nazionale della sicurezza stradale, le campagne di informazione ed educazione stradale rivolte essenzialmente ai giovani, costituiscono passi importanti nell'intento di invertire una tendenza che risulta oramai insostenibile sia per i costi umani, che per quelli economici che essa impone. Occorre tuttavia affrontare il problema a monte per indurre le case costruttrici a in-

vestire sempre più nella sicurezza in fase di progettazione, sensibilizzandole quanto più possibile su una tematica tanto importante e vitale, facendo così della sicurezza il valore aggiunto dei veicoli da esse prodotti. Tale disegno di legge ha l'obiettivo, che oserei definire pedagogico, di focalizzare l'attenzione di costruttori e acquirenti sulle caratteristiche di affidabilità e sicurezza dei veicoli piuttosto che sulla loro capacità di raggiungere velocità che nel più dei casi il nostro codice della strada vieta.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Nella propaganda pubblicitaria di autoveicoli, motoveicoli, motocicli e qualsiasi altro veicolo a motore è vietato qualsiasi riferimento alla velocità raggiungibile dal veicolo stesso.

Art. 2.

1. Le violazioni del divieto di cui alla presente legge sono accertate dall'Autorità garante per la concorrenza e il mercato a norma dell'articolo 7 del decreto legislativo 25 gennaio 1992, n. 74.

2. Le violazioni della presente legge comportano l'irrogazione, da parte dell'Autorità di cui al comma 1, di una sanzione amministrativa da 50.000 a 500.000 euro.

Art. 3.

1. I proventi delle sanzioni amministrative irrogate dall'Autorità di cui all'articolo 2 sono devoluti a una apposita unità previsionale di base dello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per essere destinati alle iniziative di educazione stradale, nonché alle campagne di informazione e prevenzione sulla sicurezza stradale.