

# SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 1770)

## DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori RODA, SANSONE, FENOALTEA, CALEFFI, NEGRI,  
PICCHIOTTI, CIANCA, MASCIALE, MARIOTTI, BARDELLINI, GIACOMETTI,  
NENNI Giuliana e IORIO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 17 NOVEMBRE 1961

Provvedimenti per la tutela della vita umana nella circolazione stradale

ONOREVOLI SENATORI. — Il decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, che, approvandolo, rendeva operante il testo unico delle norme sulla circolazione stradale, se legislativamente veniva a colmare una grossa lacuna, di fatto anzichè migliorare una situazione, quella esistente sulle strade italiane, la rendeva forse più drammatica e preoccupante che per il passato.

E se il ministro onorevole Togni, il 6 maggio 1959, nel presentare il testo unificato, rendendosi certamente interprete dell'aspettativa pressochè messianica di tutti quei cittadini (la stragrande maggioranza), giustamente preoccupati del pauroso crescendo di sinistri sulle strade italiane, non si peritava di affermare, « finalmente abbiamo in mano lo strumento per eliminare il bagno di sangue sulle strade italiane. Guerra senza quartiere contro il disordine, l'indisciplina e la morte », tuttavia, malgrado le buone norme emanate e l'altrettanto buona volontà da parte del legislatore di farle rispettare, la risposta a tali nobili intendimenti non si fece aspettare.

Nei primi tre mesi del 1960, infatti, il numero dei morti e dei feriti aumentò del 32 per cento in confronto ai primi tre mesi del 1959.

Gli è che non basta articolare un'ottima legge, frutto di elaborati studi di esperti di circolazione stradale, se poi le sanzioni che l'accompagnano sono ingenuamente blande e soprattutto manca chi faccia rispettare la legge.

Perchè, bisogna viverlo, onorevoli colleghi per comprenderlo, il tragico istante in cui il telefono squilla all'improvviso, in piena notte talvolta, per annunciare, con voce sconosciuta e pietose reticenze, che un vostro congiunto, partito magari poche ore prima da casa, per il proprio lavoro, confidente, fiducioso, desideroso di vivere e di essere utile ai suoi simili, non è più.

È questo forse un tributo che deve essere pagato, in quella tremenda proporzione che è in atto nel nostro Paese, al cosiddetto « progresso meccanico? ». Abbiamo fatto di tutto per ridurre tale prezzo sanguinoso? La risposta ad uno dei più altamente qualificati funzionari, l'ingegner Smedile, capo dell'Ispettorato generale della circolazione e del traffico, il quale, giorni or sono, intervistato in proposito dall'Automobile Club, con alto senso di responsabilità così rispondeva: « Il problema della circolazione stradale va posto in questi precisi termini. C'è chi dice che il 50 per cento degli incidenti stradali è dovuto al comporta-

mento errato dell'utente della strada: io dico che sono l'80 per cento, comprendendo fra le cause la premeditata ignoranza, l'imprudenza e molto spesso l'inesatta valutazione fra il lecito e l'illecito». La fatalità quindi, questo troppo comodo alibi che noi spesso invochiamo, entra in minima parte. È l'illecito, l'inosservanza della legge, in buona sostanza, che gioca un ruolo preponderante nella emorragia di sangue che bagna le strade italiane.

Le statistiche degli incidenti *ci attribuiscono un primato che è anche una vergogna nazionale*. Ci sono Paesi ove la circolazione di automezzi per numero di veicoli e intensità di traffico, è di gran lunga più logorante che da noi: e le strade forse non sono in condizioni migliori delle nostre. Ad esempio, in Inghilterra circolano oltre 12 milioni di autoveicoli in maggioranza a quattro ruote contro i nostri 2 milioni e mezzo di autoveicoli a quattro ruote e 3 milioni e mezzo di autoveicoli a due ruote.

E tuttavia in Inghilterra il rapporto tra morti e il numero degli automezzi circolanti è di 5 per ogni 10.000, mentre in Italia è di ben 12,5 per ogni 10.000 autoveicoli.

In Francia tale rapporto è di 6, negli Stati Uniti d'America è di 5, ma negli Stati Uniti d'America, paese delle autostrade con spartitraffico centrale ed a 3 o 4 corsie di marcia per parte, esiste un limite di velocità quasi mai superiore alle 80 miglia orarie, e chi viene preso con le mani nel sacco (cosa del resto facilissima dato l'impeccabile servizio di Polizia che regna su quelle autostrade) la patente di circolazione se la scorda per un pezzo! Da noi no, e frequentissimi sono gli incidenti, quasi sempre mortali e terrificanti, dovuti ad eccesso di velocità.

Ne testimoniano le recentissime cronache: sulla tragica autostrada Milano-Torino quattro giovani hanno trovato la morte ed il tachimetro delle macchine segnava i 210 chilometri orari! Per tacere della recentissima sciagura, occorsa proprio sull'autostrada Milano-Brescia, che ha causato sei vittime!

L'utenza della strada non è soltanto un diritto, è un dovere del cittadino.

Egli, deve rendere alla società; per ren-

dere deve lavorare, per lavorare deve muoversi. La meccanizzazione ha reso pericolosissima l'utenza della strada, specialmente per i pedoni. La buona legge esiste ma è disattesa e resa inoperante anche per l'ingenua mitezza delle sanzioni. Soprattutto per la carenza paurosa del custode e del tutore di una legge fondamentale come è quella che riguarda la vita umana.

La Polizia stradale svolge un compito improbo e difficile, ma i suoi organici sono del tutto inadeguati ed i mezzi posti a sua disposizione, per la prevenzione e la repressione, assolutamente insufficienti e superati. Solo il 40 per cento circa degli 8.000 uomini della Polizia stradale, cioè poco più di 3.000 svolgono servizio di pattugliamento, perchè il restante 60 per cento è distolto per altri compiti, di carattere sedentario, presso la Prefettura e gli uffici del Corpo, oppure utilizzati per i doverosi accompagnamenti e speciali trasporti. Se si tiene conto delle normali assenze per malattie o per turni di riposo, ne discende che a conti fatti, sull'intera rete stradale italiana circolano in permanenza, per ogni turno di 8 ore, non più di 500 pattuglie!

Troppo poche per ridurre alla ragione i troppi incoscienti che mettono a repentaglio la propria esistenza e quella altrui. Troppo poche per imporre il rispetto di norme che tutelano le nostre vite.

Se è vero, come è vero, che l'80 per cento degli incidenti stradali dipendono dalla inesatta valutazione tra il lecito e l'illecito (come ammoniva il citato ingegner Smedile), allora al legislatore incombe l'obbligo di richiamare al lecito i trasgressori della legge, intensificando le penalità e raddoppiando i controlli.

Altro non ci resta da fare se non vogliamo assistere impotenti ad una anarchia sempre più dilagante della strada. D'altra parte alcune sanzioni del Codice della strada sono semplicemente puerili. Che senso ha infatti un'ammenda da lire 4.000 a lire 10.000 se poi viene bonariamente ridotta a solo 1.000 lire (la cosiddetta oblazione!) anche per le trasgressioni più appariscenti e più pericolose, quelle ad esempio in deroga alle limitazioni che regolano la circolazione nei centri abitati, come l'intempe-

stivo attraversamento delle strisce zebraate, o peggio, la inosservanza dello stesso semaforo rosso! E che dire della continua lacerazione del Codice della strada per quello che attiene agli articoli limitativi della velocità nei centri abitati? Chi circola in città attenendosi ai 50 chilometri orari tassativamente prescritti dalla legge? E tutto ciò avviene sotto l'indifferente occhio del vigile che dovrebbe tutelare l'incolumità del pedone e far rispettare la legge!

Il Parlamento di uno Stato moderno e democratico, non è il Parlamento dei notabili del diciassettesimo secolo e le leggi di uno Stato civile non debbono seguire la sorte « delle gride » di uno Stato medievale ed assoluto. Ma ciò invece succede ancora in Italia, particolarmente col Codice della strada.

L'abuso dei fari abbaglianti, causa preminente delle sciagure notturne, è tassativamente interdetto dalla legge. Ma è sufficiente circolare nottetempo, specialmente sulle autostrade, per rendersi conto come questa norma fondamentale venga osservata! Gli è che il guidatore incosciente, stante l'assoluta mancanza di adeguata sorveglianza e di altrettanto adeguate sanzioni è troppo certo di farla franca perchè si curi di ottemperare alla buona legge. Dobbiamo finalmente provare a questi scriteriati che un Parlamento democratico ha il diritto di essere rispettato, in primo luogo attraverso l'assoluto rispetto delle sue democratiche leggi.

Per ricondurre a saggezza chi non l'ha è necessario rivedere alcune penalità pecuniarie e d'altro tipo, previste dal Codice della strada, e portare al servizio attivo tutti gli elementi della Polizia stradale, attualmente impegnati in uffici o per altri servizi che non siano quelli d'istituto.

Circa gli eccessi di velocità, causa preminente delle più sanguinose sciagure stradali, occorre osservare che i più progrediti Paesi non consentono che si superi un determinato limite massimo. È chiaro che oltre i 100 chilometri all'ora non v'è perizia di guidatore che tenga, in caso di avaria meccanica o scoppio di pneumatico, soprattutto se l'incidente avviene su strada nor-

male. Fissando il limite massimo in 110 chilometri orari siamo già stati largamente generosi, se si tiene conto che anche le più importanti strade italiane soffrono di tracciati complicati e tormentati, poichè sorte in lontane epoche, quindi con criteri tecnici del tutto superati.

In attesa di svecchiarle, di rettificarle con percorsi più scorrevoli e meno campanilistici, è necessario imporre un limite massimo di velocità.

Gli Enti proprietari delle strade dovranno pertanto predisporre entro tre mesi un piano organico delle velocità massime da consentirsi sulle strade sottoposte alla loro giurisdizione, naturalmente tenuto conto dello stato della strada e della natura e intensità del traffico che vi si svolge. Tale piano, perchè abbia ad avere un uniforme indirizzo generale in tutta Italia, dovrà essere approvato dai due Ministeri particolarmente qualificati e responsabili: quello dei lavori pubblici e quello dei trasporti. Si intende che le particolari norme restrittive delle velocità, già disposte dal Codice della strada, verranno mantenute e soprattutto fatte osservare. (Velocità nei centri abitati, velocità massima per gli autocarri e gli autobus).

Quanto alle sanzioni previste dal Codice della strada per questi tipi di reati (eccessi di velocità) il presente disegno di legge dispone in ogni caso il ritiro della patente da 6 mesi a due anni per le infrazioni più gravi.

Riteniamo che non si possa fare a meno di schiumare gli automobilastri. Non cascherà il mondo se quella particella dei 2 milioni e mezzo di conducenti di autoveicoli a quattro ruote e dei 3 milioni e mezzo di conducenti di autoveicoli a due ruote, che ostinatamente, col disprezzo continuo ed ostinato delle norme disposte anche per la loro salvaguardia, intende restare fuori dalla legge, verrà tolta di mezzo col ritiro temporaneo della patente di guida.

Respireranno di sollievo i guidatori disciplinati, che sono la stragrande maggioranza, i pedoni e tutti gli altri utenti della strada. Non pecchiamo di modestia se pensiamo che mai legge sarà stata tanto benedetta dalla universalità dei cittadini italiani,

**DISEGNO DI LEGGE****TITOLO I***(Limiti di velocità)***Art. 1.**

Gli Enti proprietari delle strade sono obbligati a predisporre e ad attuare, entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge, un piano organico di limiti minimi e massimi di velocità da osservare sulle strade di loro appartenenza.

Il piano, che dovrà tener conto dello stato e del tracciato delle strade stesse e delle caratteristiche del traffico che su di esse si svolge, dovrà essere sottoposto alla preventiva approvazione del Ministero dei lavori pubblici. I provvedimenti del Ministero dei lavori pubblici sono adottati d'accordo col Ministero dei trasporti quando riguardano autoveicoli adibiti a servizi pubblici di linea.

I limiti di velocità debbono essere resi noti al pubblico mediante i prescritti segnali stradali.

Fermi restando i limiti di velocità previsti dall'articolo 103 del testo unico delle Norme sulla circolazione stradale di cui al decreto presidenziale 15 giugno 1959, n. 393, la velocità massima consentita non può superare, in ogni caso, i 110 chilometri all'ora, fatta eccezione soltanto per le autostrade a due carreggiate separate, a senso unico di circolazione.

**TITOLO II***(Sanzioni penali)***Art. 2.**

Le sanzioni pecuniarie di cui agli articoli 6, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 17, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 51, 55, 57, 66, 67, 71, 76, 79, 88, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 114, 115 (la pena è triplicata solo per le ipotesi dei primi cinque capoversi) 116, 117, 118, 122, 125, 129, 130, 131, 132, 135 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, nonché quelle di cui agli articoli 1, 2, 3, 4, 10, 11, 13, 14 del decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, sono triplicate.

Chiunque superi i limiti massimi di velocità previsti dalla presente legge, viene punito con l'arresto da un minimo di tre mesi a un massimo di un anno. Il ritiro della patente è obbligatorio e non può essere revocato se non dopo 6 mesi, e può andare sino a due anni, per le infrazioni più gravi.

**Art. 3.**

I minimi ed i massimi di cui agli articoli 138 e seguenti del testo unico 15 giugno 1959, n. 393, e di quelli di cui all'articolo 116 del decreto 8 dicembre 1933, numero 1740, sono rapportati alla triplicazione delle pene pecuniarie previste dalla presente legge.

**Art. 4.**

In nessun caso e per nessuna ragione il Corpo della polizia stradale potrà essere distolto dalle incombenze ad esso tassativamente assegnate dagli articoli 136 e 137 del testo unico delle Norme sulla circolazione stradale, come da decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.