SENATO DELLA REPUBBLICA

XII LEGISLATURA

N. 2327

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori GIOVANELLI, SALVI, GUERZONI, MORANDO, DE GUIDI, VIGEVANI, SARTORI, FORCIERI, BRUTTI, ROGNONI, LARIZZA, DE LUCA, PERUZZA, CIONI, ANGELONI, BRATINA, BETTONI BRANDANI, BUCCIARELLI e BERTONI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 30 NOVEMBRE 1995

Nuove norme in materia di limitazioni alla guida per i neopatentati

---

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1700)

ONOREVOLI SENATORI. - Gli incidenti stradali costituiscono in tutti i Paesi europei la principale causa di morte per i giovani al di sotto dei venticinque anni. La cronaca giornalistica italiana ha coniato per questo triste fenomeno, peraltro non limitato ai soli *wewk end*, la locuzione «stragi del Sabato sera», che ha avuto un vasto impatto sull'opinione pubblica.

Va sottolineato come il fenomeno delle morti per incidente stradale tra i giovani sia confermato dai dati di ricerche effettuate dall'ISTAT in collaborazione con l'ACI. Da tali rilevazioni emerge chiaramente come il tasso di mortalità per incidente stradale in Italia, come in tutta Europa, raggiunge il valore massimo per la classe d'età compresa tra i quindici e i ventiquattro anni. Il numero dei sinistri, infatti, diminuisce chiaramente con l'anzianità della patente, mentre la gravità degli incidenti è nettamente maggiore nel caso in cui a provocarli siano giovani guidatori patentati da un solo anno.

A fronte di questi dati, nell'ambito della nostra legislazione l'introduzione di norme restrittive per la guida dei neopatentati ha avuto un *iter* tormetato. Il nuovo codice della strada, il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introduceva limitazioni alla guida per i neopatentati ai commi 1 e 2 dell'articolo 117. Nello specifico, veniva fatto divieto nei primi tre anni dal conseguimento della patente, e comunque prima del compimento dei venti anni di età, di guidare motocicli di potenza superiore a 25 KW o di potenza specifica riferita alla tara superiore a 0,16 KW per chilogrammo. Il divieto riguardava anche gli autoveicoli di potenza specifica riferita alla tara superiore a 50 KW/t o che comunque potessero sviluppare i 150 chilomentri orari. La norma era del tutto innovativa, sia perchè il precedente codice non prevedeva limiti di sorta sia perchè, contrariamente a quanto avviene negli altri Paesi europei, non poneva solo limiti di velocità ma anche di potenza del veicolo. Questo è infatti un aspetto nettamente positivo nella misura in cui la potenza del veicolo si può immediatamente controlare, sul libretto di circolazione, mentre l'accesso di velocità non si può accertare con la stessa facilità.

Tale regolamentazione permane fino al 30 marzo 1994. Dal 31 marzo, infatti, il decreto-legge n. 220, all'articolo 6, apporta una significativa modifica: le restrizioni nei confronti dei neopatentati non riguardano più l'elevata potenza della vettura e la sua velocità potenziale, ma la velocità, i cui limiti sono fissati in 90 chilometri orari sulle strade extraurbane principali e in 100 chilometri orari per le autostrade. Le novità riguardano soltanto le autovetture, mentre le restrizioni relative ai motocicli rimangono immutate. Con le successive reiterazioni del decreto viene confermata questa linea di intervento.

Improvvisamente, il 30 settembre 1994, si torna per un breve periodo alla disciplina prevista all'articolo 117 del codice della strada, visto che il decreto legge 30 luglio 1994, n. 475, non viene reiterato. Ma la sola restrizione relativa ai limiti di velocità praticabile viene ripristinata dal decreto-legge 28 ottobre 1994, n. 601, che viene reiterato ben tre volte prima di essere convertito dalla legge 30 maggio 1995, n. 204.

Solo a giugno di quest'anno, dunque, viene introdotta in Italia *ex lege* una normativa di carattere restrittivo per il comportamento dei neopatentati e dei giovani guidatori. Si tratta di limitazioni alla velocità nell'uso di autoveicoli e non alla velocità potenziale dei veicoli, mentre per i motoveicoli si fa riferimento anche alla potenza del mezzo. Nel frattempo, il fenomeno delle «stragi» automobilistiche dei giovani risulta essere in costante incre-

mento e non accenna ad un'inversione di tendenza.

A questo punto riteniamo doveroso, attraverso il disegno di legge qui presentato, introdurre ulteriori restrizioni al comportamento dei giovani guidatori e di tutti i neoconducenti, per il periodo relativo ai tre anni successivi al conseguimento della patente. Il tentativo è quello di ripristinare, con alcune modifiche, la normativa introdotta per i neopatentati dalla prima versione del nuovo codice della strada, il decreto legislativo 30 aprile 1995, n. 285.

L'articolo 1 del presente disegno di legge reinserisce infatti nell'ordinamento il comma 2 dell'articolo 117 del «nuovo codice della strada», innalzando tuttavia sia i limiti di velocità che può essere sviluppata dall'autovettura, che passano da 150 chilometri orari a 180 chilometri orari che i limiti di età, che passano da venti a venticinque anni. Il ricorso al limite dei 180 chilometri orari di velocità sviluppata per valutare la pericolosità di un'autovettura quando al volante vi è un giovane neopatentato appare ragionevole, se si pensa che ormai una normale utilitaria è in grado di arrivare ai 160 chilometri orari. L'intenzione è infatti quella di interdire i ragazzi e le ragazze, e comunque i patentati con poca esperienza di guida, alla conduzione di autovetture troppo potenti e veloci.

L'articolo 2 introduce invece una novità, prevedendo l'istituzione di particolari corsi di addestramento diretti a quei guidatori che, pur avendo conseguito la patente di guida da meno di tre anni e avendo comunque meno di venticinque anni di età, intendano porsi al volante di autovetture che possono sviluppare su strada una velocità superiore ai 180 chilometri orari. Viene così garantita l'esperienza e la responsabilità di una categoria di guidatori, i giovani minori di venticinque anni, che con la normativa attualmente in vigore appaiono esposti al più elevato tasso di mortalità per incidente stradale. E questo nella convinzione che, se non sarà possibile prevenire del tutto il numero degli incidenti, è comunque doveroso intervenire per limitarlo.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Limitazioni alla guida)

1. Il comma 2 dell'articolo 117 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, così come modificato dal decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360, e dal decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, è sostituito dal seguente:

«2. Per i primi tre anni dal conseguimento della patente, e comunque prima del conseguimento del venticinquesimo anno di età, non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica riferita alla tara superiore a 50 KW/t, o che comunque sviluppino una velocità massima, accertata in sede di omologazione del tipo, superiore a 180 chilometri orari».

Art. 2.

(Corsi di addestramento)

1. Le disposizioni di cui all'articolo 1 della presente legge non valgono qualora il guidatore sia in possesso di certificato aggiuntivo alla patente B, che attesti l'avvenuta partecipazione a corsi di addestramento specifici, tesi a responsabilizzare e a rendere maggiormente esperto il guidatore in giovane età e il neopatentato.

2. L'istituzione dei corsi di addestramento di cui al comma 1, diretti a chi ha conseguito la patente di guida da meno di tre anni e ai guidatori aventi meno di venticinque anni di età, è stabilita e regolata con apposito decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione da emanarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.