

N. 3695

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa dei senatori MANCONI e DE LUCA Athos

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L’11 DICEMBRE 1998

Norme per la prevenzione e la sicurezza stradale

ONOREVOLI SENATORI. - L'Italia ha operato, molto tempo fa, la scelta di privilegiare il traffico su gomma di merci e persone, e di favorire la prevalenza del mezzo privato su quello pubblico. Le conseguenze, in termini di inquinamento atmosferico, danno all'ambiente e alla salute, traffico caotico e spreco energetico, sono molto note. Ma esiste anche un altro terribile aspetto derivante da quelle scelte: in Italia circolano trenta milioni di veicoli ed il bilancio annuale degli incidenti stradali si profila come un autentico bollettino di guerra. Ogni giorno accadono oltre cinquecento incidenti, che causano la morte di diciassette persone, vale a dire una vittima ogni ora e mezza. Si tratta di una autentica piaga sociale che, oltre a seminare dolore e lutto nelle famiglie, comporta un elevatissimo costo sociale: la collettività paga le conseguenze degli incidenti con una somma di quasi quarantamila miliardi annui, vale a dire l'equivalente di un paio di leggi finanziarie.

Occorre dunque che si ponga il tema della sicurezza stradale al centro dell'agenda politica e si comprenda che, per debellare questa emergenza, si deve partire anzitutto dalla cultura della sicurezza, agendo sulle giovani generazioni, che sono la fascia più a rischio. La normativa vigente già prevede l'insegnamento dell'educazione stradale, ma tutto è lasciato alla libera iniziativa dei colleghi dei docenti: molti hanno dimostrato la necessaria sensibilità di fronte a questi argomenti, che attengono non solo a basilari elementi di civismo ma anche al rispetto stesso della vita altrui; tuttavia, le difficoltà concrete o la scarsa coscienza del problema hanno generalmente reso debole e sporadica l'iniziativa didattica. Per questo motivo il presente disegno di legge fissa termini precisi ed inderogabili prevedendo che nei casi

di inerzia sia il provveditore agli studi ad attivare tutti gli strumenti necessari all'avvio immediato dell'attività di insegnamento delle materie riguardanti la sicurezza stradale. A questo proposito occorre sottolineare che anche le nozioni fondamentali di pronto soccorso nel caso di incidente automobilistico e un serio approfondimento del rapporto tra ambiente e automobile debbono far parte del bagaglio culturale dei giovani, che saranno gli automobilisti di domani e dovranno avere una migliore consapevolezza dell'utilizzo dei mezzi di trasporto. Un ruolo importante nel campo della prevenzione dovranno giocare anche gli enti locali, a cui si ipotizza di destinare parte delle risorse provenienti dalle sanzioni irrogate annualmente per violazione alle norme del codice della strada, in modo da garantire, anche localmente, una risposta maggiormente adeguata al livello raggiunto dal problema della sicurezza, operando sia nel campo delle iniziative tecniche che in quello, a più lungo termine, dell'educazione alla sicurezza.

In effetti il 90 per cento degli incidenti avviene al di fuori della rete autostradale, e particolarmente a rischio appaiono le città, anche per il mancato uso delle cinture di sicurezza, che invece potrebbe da solo ridurre del 20 per cento il numero di incidenti mortali: è questo il tipico esempio di inconsapevolezza riguardo ai rischi insiti nella circolazione stradale. Un altro fattore determinante nell'esito degli incidenti stradali è la velocità, mentre solo una minima parte dei sinistri è imputabile a condizioni atmosferiche avverse. In questo campo il sistema sanzionatorio vigente appare inadeguato, in particolare quando si tratta di irrogare la sanzione amministrativa del ritiro o della sospensione dell'abilitazione alla guida.

Con il presente disegno di legge si inaspriscono notevolmente le sanzioni, fino a ipotizzare il caso di sospensione a vita della patente, nell'ipotesi di chi, guidando pericolosamente, causi più volte la morte di qualcuno.

Si provvede al ritiro della patente fino a tre anni nel caso di conducente sorpreso a violare, per più volte, di oltre settanta chilometri orari il limite massimo fissato sul tratto di strada in questione. Il Ministro dei trasporti e della navigazione determinerà, con proprio decreto, nuovi limiti di velocità differenziati per ciascun modello di vettura, mediante apposite tabelle verificate attraverso le moderne tecniche del *crash test*, che tengano conto della cilindrata e dell'affidabilità del mezzo. In ogni caso si propone di non commercializzare vetture in grado di superare il limite di velocità vigente di oltre cento chilometri orari. Infine, riteniamo che occorra anche snellire la dinamica processuale nei casi di omicidio colposo derivante da circolazione automobilistica, dimezzando i tempi per l'eventuale rinvio a giudizio, e prevedere una più equa valutazione in tema di risarcimento del cosiddetto danno biologico. Anche ai fini dell'educazione delle giovani generazioni, le persone che hanno causato la morte o lesioni gra-

vissime a qualcuno, potrebbero prendere parte a programmi educativi e di sensibilizzazione, da svolgersi anche nelle scuole, ove il magistrato e gli educatori ritengano proficua una tale presenza, che non deve avere il carattere di una pena umiliante per la dignità della persona.

L'urgenza di affrontare la materia è indubitabile, e le cifre stanno a testimoniarlo: ogni anno perdono la vita sulle strade oltre seimila persone, duemilacinquecento delle quali vengono travolte e uccise nei soli centri urbani (un terzo di loro sono persone anziane). Il numero di scontri tra veicoli sfiora ormai la vertiginosa quota di centocinquantamila l'anno, col costo sociale a cui si è precedentemente accennato. Resta da salvaguardare il sistema incentrato sulla assicurazione obbligatoria da responsabilità civile, che ha il pregio di velocizzare le procedure risarcitorie; per responsabilizzare ulteriormente i conducenti assicurati, pensiamo sia opportuno che, nel caso di omicidio colposo o lesioni gravissime, l'assicurato stesso versi direttamente una somma pari al 10 per cento dell'importo liquidato a titolo di risarcimento, in un apposito fondo destinato ad alimentare gli interventi per la sicurezza e l'educazione stradale nelle scuole.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. L'articolo 230 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«Art. 230. (*Educazione stradale*) – 1. Allo scopo di promuovere la formazione dei giovani in materia di sicurezza del comportamento stradale e sostenibilità ambientale della circolazione automobilistica, i Ministri della pubblica istruzione e dei lavori pubblici, d'intesa con i Ministri dell'interno e dei trasporti e della navigazione, avvalendosi della collaborazione di enti, associazioni e fondazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, aggiornano gli appositi programmi da svolgere obbligatoriamente nelle scuole di ogni ordine e grado, concernenti:

- a) principi di comportamento nella circolazione stradale;
- b) nozioni fondamentali di pronto soccorso;
- c) relazione tra ambiente, salute e modalità di trasporto.

2. Qualora il collegio dei docenti non adempia entro trenta giorni dall'inizio dell'anno scolastico all'obbligo di programmare l'organizzazione della didattica relativa alla educazione e alla sicurezza stradale, individuando le risorse e il personale, il provveditore agli studi provvede ad approntare i mezzi necessari all'avvio immediato dell'insegnamento.

3. Il Ministro della pubblica istruzione determina le modalità di svolgimento dei programmi di insegnamento con l'ausilio degli appartenenti ai corpi di Polizia municipale, istituendo appositi corsi per i docenti che collaborano all'attuazione dei pro-

grammi stessi. Il Ministro può autorizzare gli istituti al rilascio di un attestato di educazione stradale. Le spese eventualmente occorrenti sono reperate nell'ambito degli ordinari stanziamenti di bilancio delle amministrazioni interessate».

Art. 2.

1. È istituito nello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione il Fondo per la sicurezza della circolazione stradale, di seguito denominato Fondo, alimentato dalle somme di cui al comma 2.

2. Chiunque, in seguito a sentenza passata in giudicato, sia stato riconosciuto responsabile dei reati di cui agli articoli 589, secondo comma, e 590, terzo comma, del codice penale, è tenuto a corrispondere personalmente al Fondo una somma non inferiore al 10 per cento dell'importo liquidato giudizialmente a titolo di risarcimento.

3. Il Ministro dei trasporti e della navigazione disciplina la ripartizione delle somme del Fondo per pubblicizzare le tematiche relative a una circolazione automobilistica sicura e compatibile con l'ambiente e realizzare, di concerto col Ministro della pubblica istruzione, le iniziative d'insegnamento della sicurezza stradale nelle scuole.

Art. 3.

1. Entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti e della navigazione, svolte le indagini tecnico-scientifiche necessarie a determinare la tenuta e la sicurezza di ciascun modello di vettura e tenuto conto degli *standard* di sicurezza vigenti nei paesi dell'Unione europea, determina con proprio decreto i limiti massimi di velocità raggiungibili da ciascun veicolo immatricolato sul territorio nazionale, sulla base dei seguenti parametri:

- a) cilindrata;
- b) caratteristiche tecniche e meccani-

che relative alla sicurezza del conducente e dei passeggeri.

2. A eccezione dei prototipi per le competizioni sportive autorizzate non possono circolare sul territorio nazionale veicoli destinati al trasporto di persone o cose aventi una velocità massima eccedente di oltre cento chilometri orari il limite di velocità massima consentito sulle autostrade.

3. Le indagini di cui al comma 1 sono svolte attraverso un contributo finanziario posto a carico delle case produttrici delle vetture poste in vendita sul territorio nazionale, da determinarsi con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione.

Art. 4.

1. All'articolo 142 del decreto 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo il comma 9 è inserito il seguente:

«9-bis. Chiunque supera di oltre 70 chilometri orari i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire un milione a lire cinque milioni, e alla sanzione accessoria della sospensione della patente da uno a tre anni. Al conducente che incorre nella medesima infrazione nell'arco di dieci anni è comminata la sanzione della sospensione a vita della patente».

Art. 5.

1. All'articolo 146 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, il comma 3 è sostituito dal seguente:

«3. Il conducente del veicolo che prosegue la marcia, nonostante che le segnalazioni del semaforo o dell'agente del traffico vietino la marcia stessa, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinquecentomila a lire due milioni, e alla sanzione accessoria della so-

sospensione della patente di guida fino a sei mesi nel caso tale condotta causi un incidente».

Art. 6.

1. All'articolo 186 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 1 è inserito il seguente:

«*I*-bis. Nel caso in cui a seguito di guida sotto influenza dell'alcool sia stato commesso il reato di cui all'articolo 589 del codice penale è disposta la sospensione della patente per quindici anni, ovvero è comminata la sanzione del ritiro a vita della patente qualora lo stesso soggetto incorra nuovamente nel compimento del medesimo reato».

Art. 7.

1. All'articolo 189, comma 6, terzo periodo, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: «sospensione della patente di guida da tre mesi ad un anno» sono sostituite dalle seguenti: «sospensione della patente di guida da cinque a quindici anni».

Art. 8.

1. All'articolo 208 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il comma 1 è sostituito dal seguente:

«*I*. I proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per le violazioni previste dal presente codice, quando siano rilevate da funzionari ufficiali o agenti dello Stato, sono devoluti alle regioni, che ne trattengono il 10 per cento per destinarlo alle province quali enti coordinatori per l'educazione stradale e ai comuni per il miglioramento degli interventi per la sicurezza e l'educazione alla circolazione stradale. Il restante ammontare delle sanzioni è

destinato allo Stato, secondo le modalità del comma 2».

Art. 9.

1. Dopo l'articolo 554 del codice di procedura penale è inserito il seguente:

«Art. 554-bis. (*Procedura per reati connessi alla circolazione stradale*). – Quando si procede per taluno dei reati previsti all'articolo 589, secondo comma, e 590, terzo comma, del codice penale, il decreto di citazione a giudizio è emesso entro trenta giorni dalla data di chiusura delle indagini preliminari».

Art. 10.

1. Il risarcimento del danno a norma dell'articolo 2059 del codice civile è liquidato in favore dei superstiti in importo pari a quello eventualmente dovuto alla vittima per il caso di danno biologico del 100 per cento. Il convivente è equiparato agli altri titolari del diritto ai fini della liquidazione del danno non patrimoniale.

Art. 11.

1. Nei casi di condanna per il reato di cui agli articoli 589, secondo comma, e 590, terzo comma, del codice penale, il tribunale di sorveglianza competente in relazione al luogo dell'esecuzione della pena, valutata la sussistenza dei presupposti e udito il condannato ammesso ai benefici della legge 26 luglio 1975, n. 354, e successive modificazioni, può disporre la partecipazione del condannato ai programmi di insegnamento della sicurezza stradale negli istituti scolastici, secondo le modalità ritenute opportune dagli organizzatori dei corsi.