

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1293

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**RONCHI, TAMINO, RUSSO FRANCO, ARNABOLDI**

*Presentata il 30 luglio 1987*

### Norme urgenti per la prevenzione degli incidenti e la sicurezza stradale

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge non vuole essere soltanto una risposta al drammatico problema della sicurezza sulle nostre strade e autostrade, problema che si è riproposto con urgenza in questi ultimi fine settimana, ma vuole essere soprattutto un primo passo nella direzione di un generale ripensamento della politica dei trasporti e della sicurezza stradale nel nostro paese, politica che deve essere caratterizzata da una maggiore attenzione ai bisogni degli utenti, delle persone, pensando meno agli interessi delle ditte costruttrici di autoveicoli.

Già questa dicotomia di interessi si presentò in passato di fronte al Parlamento, in occasione, tanto per fare solo un esempio, dell'approvazione della legge sull'obbligo dell'uso del casco per i motociclisti: le ditte costruttrici di motocicli

temevano che l'eccesso di vincoli per il loro uso facesse crollare le vendite. E in nome del profitto si chiedeva al Parlamento di ignorare i bilanci, da « bollettino di guerra », degli incidenti in cui molti giovani venivano coinvolti.

Anche adesso siamo di fronte a cifre da « bollettino di guerra »: 318 morti e oltre 7.000 feriti in 12 giorni, con una brusca impennata rispetto ai dati dello scorso anno. In meno di due settimane il numero dei morti è arrivato al 44 per cento e quello dei feriti al 49 per cento dei dati corrispondenti dell'intero periodo luglio-agosto dello scorso anno 1986.

L'analisi delle cause ci riporta ai soliti problemi, da sempre rinviati, in attesa del varo del nuovo codice della strada: la velocità eccessiva (soprattutto per il mancato rispetto dei limiti), le condizioni di sicurezza delle macchine (a partire

dall'uso delle cinture), le condizioni di sicurezza dei guidatori (in primo luogo la guida in stato di ubriachezza), il dominio sulle strade dei mezzi pesanti, di cui i passati governi hanno sempre rinunciato a regolamentare in maniera efficace la presenza, per paura di urtare gli interessi di *lobbies* potenti e aggressive.

La scorsa legislatura si è chiusa con l'approvazione da parte di entrambi i rami del Parlamento (con l'introduzione di alcune modifiche da parte del Senato e, quindi, con la necessità di un riesame da parte della Camera) di un progetto di legge recante « Norme sulla istituzione della patente di guida comunitaria e nuove disposizioni per il conseguimento delle patenti di guida, e per la prevenzione e sicurezza stradale ».

Quel testo, frutto della sintesi di numerose proposte di legge, costituiva un tentativo di affrontare la materia. Di fronte all'urgenza rappresentata dai drammatici fatti, ed evidenziata dai drammatici dati, di questi giorni, proponiamo una legge che in parte stralcia da quel testo gli articoli relativi a quelli che, a nostro avviso, sono i nodi da affrontare prioritariamente, cioè le condizioni per il conseguimento della patente, lo stato di efficienza del guidatore e le condizioni di sicurezza dei veicoli, aggiungendo inoltre alcune norme destinate a prevenire, informando con vari mezzi gli utenti sulle corrette norme da seguire.

L'articolo 1 della proposta di legge riprende quindi quello del precedente testo, già esaminato nella scorsa legislatura, relativo alla nuova struttura dell'esame per il conseguimento della patente, che dovrebbe divenire occasione non formale affinché l'aspirante guidatore prenda conoscenza (e auspicabilmente coscienza) del coefficiente di rischio insito nell'uso del veicolo.

Con le stesse finalità proponiamo di prolungare, da 1 a 3 mesi, il periodo che intercorre fra la concessione dell'autorizzazione per esercitarsi alla guida e la data in cui si può sostenere l'esame.

L'articolo 2 abroga una norma del testo unico sulla circolazione stradale che fa dipendere la concessione della patente dal possesso di requisiti morali, definiti in maniera a dir poco arcaica e repressiva.

L'articolo 3 modifica le competenze richieste alla persona che affianca l'aspirante guidatore, in funzione di istruttore: ad esso è richiesta infatti, oltre alla patente per la stessa categoria di veicoli, anche quella per la categoria D.

Siamo consapevoli che questo articolo, assieme al comma 7 dell'articolo 1, citato, che prolunga il periodo di esercitazione, può tradursi per gli aspiranti guidatori in un aggravio economico, ma riteniamo che questo sia un aggravio lieve, inquadrato in un'ottica complessiva, posto cioè a fronte dei vantaggi sul piano del maggior rigore nella preparazione alla guida, che si intende conseguire.

L'articolo 4 disciplina l'obbligo a riportare nella patente il gruppo sanguigno del titolare di essa, inserendo così nel codice della strada una norma già esistente, ma rimasta isolata dal suo contesto naturale.

L'articolo 5 è fondamentale: esso concerne la prevenzione di una delle cause più frequenti di incidenti stradali, cioè la guida in stato di ebbrezza, e allinea la legislazione italiana a quella in vigore nei paesi che hanno affrontato prima di noi tale problema.

Gli articoli 6, 7 e 8 riguardano l'obbligo di installazione sugli autoveicoli delle cinture di sicurezza. La gradualità di applicazione della norma è dettata da considerazioni sull'impossibilità pratica di realizzare una così grande modifica tecnica sulle auto già in circolazione in tempi rapidi; l'assunto di partenza è comunque quello di dotare gradualmente di cinture di sicurezza tutti gli autoveicoli, su tutti i posti a sedere previsti. Questo non per applicare formalmente la direttiva CEE n. 576 del 20 luglio 1981, ma per ridurre considerevolmente, con questo provvedimento, i rischi di morte. Dai dati sulla realtà francese, per molti versi affine alla nostra, appare che dal 1973,

anno dell'adozione dell'obbligo di uso delle cinture, gli incidenti mortali si sono ridotti dei due terzi.

L'articolo 9 riguarda le norme relative alla sicurezza dei bambini trasportati, distinguendoli per fasce d'età: sotto i quattro anni è fatto divieto di trasportarli sui sedili anteriori, mentre è comunque obbligatoria l'adozione per loro di sedili e/o cinture appositamente studiati e omologati.

L'articolo 11 affronta un problema che non era stato affrontato nel testo varato dal Senato nella scorsa legislatura, quello della sicurezza e dell'affidabilità tecnica dei veicoli, ponendo l'accento sulle modalità di effettuazione delle revisioni, già previste dalla legge. Una recente sentenza del TAR del Lazio (sezione III, 9 settembre 1986, n. 2921) ha infatti definito illegittimo l'affidamento a soggetti privati delle attività implicanti accertamenti e verificazioni, finalizzate alla revisione ex articolo 55 del codice stradale. Le motivazioni di tale dichiarazione di illegittimità sono legate alla delicatezza delle operazioni di revisione, che consistono nella valutazione concreta della permanenza o meno per un determinato veicolo dei requisiti necessari per la sicurezza della circolazione. Perciò proponiamo di inserire nel codice della strada una norma che espressamente vieta l'affidamento di tali operazioni a privati e obbliga ad effettuare la revisione presso le strutture degli uffici della Motorizzazione civile.

L'articolo 12 modifica il limite massimo di velocità autostradale, fissato attualmente in km 140/ora per le autovetture di cilindrata superiore a 1.300 cc. e in km 130 per quelle da 900 a 1.300 cc. Per entrambe queste fasce di cilindrata il limite in autostrada e sulle strade ad esse

assimilate scende a 120 km/ora, restando fermi gli altri valori-limite. Riteniamo infatti che in generale il problema sia quello del rispetto dei limiti stessi, ma che la riduzione del limite massimo possa avere come risultato una riduzione della pericolosità generale della circolazione.

In tal senso, contestualmente alla modifica suesposta, va l'articolo 13 che aumenta le pene pecuniarie in caso di trasgressione grave del limite (quando lo si supera di più di 10 km orari).

All'articolo 14 si dà mandato al Ministro dei lavori pubblici di predisporre un piano di controlli cinefotometrici, adeguato ed efficiente.

Gli ultimi due articoli si collocano sul versante della prevenzione attraverso l'informazione e l'educazione stradale.

L'articolo 15 fa obbligo al Ministero dei lavori pubblici, d'intesa con altri Ministeri competenti, di approntare una campagna annuale di sensibilizzazione, informazione, diffusione di conoscenze, mentre l'articolo 16 interviene sul versante della pubblicità, da un lato facendo divieto di esaltare prestazioni di velocità superiori ai limiti di legge, e comportamenti di guida illegali, dall'altro obbligando costruttori e venditori a consegnare ai clienti un opuscolo contenente norme e consigli di corretto comportamento alla guida del proprio veicolo.

Convinti come siamo che il problema della sicurezza stradale va correttamente affrontato all'interno di una generale revisione della politica dei trasporti nel nostro paese, riteniamo che le norme di cui si compone la presente proposta di legge abbiano un senso solo come risposta urgente a un problema drammatico, e in quest'ottica di urgenza invitiamo ad approvarle.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

*(Modifiche all'esame  
per la patente di guida).*

1. L'articolo 85 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

« ART. 85. — *Esame di idoneità.* —  
1. Per ottenere la patente di guida occorre sostenere due prove d'esame consistenti in:

a) per la patente di guida per motoveicoli ed autoveicoli delle categorie A e B:

1) prova di teoria concernente:

I) conoscenza ragionata delle norme di circolazione e della segnaletica stradale;

II) nozioni sulle cause più frequenti di incidenti stradali, sulle cautele da osservare, sulla responsabilità civile e penale e sulle garanzie assicurative;

III) nozioni di pronto soccorso finalizzate all'assistenza alle vittime di incidenti stradali, nonché agli effetti derivanti dall'uso di bevande alcoliche, di farmaci, di psicofarmaci, di sostanze stupefacenti e da particolari condizioni fisiche e psichiche;

IV) nozioni fondamentali sugli elementi del veicolo essenziali per la sicurezza stradale e per la protezione degli occupati;

2) prova pratica di guida, cui si può essere ammessi dopo superamento della prova teorica, concernente abilità alla guida, padronanza del veicolo e corretto comportamento in circolazione;

b) per la patente di guida per auto-veicoli delle categorie C, D ed E, oltre a quanto previsto dalla lettera a):

1) conoscenza ragionata delle specifiche norme concernenti la circolazione dei veicoli per i quali viene richiesta l'abilitazione alla guida;

2) conoscenza del funzionamento e della manutenzione sia degli elementi del veicolo essenziali per la sicurezza stradale e per la protezione degli occupanti, sia di tutti gli altri dispositivi e parti che hanno un interesse particolare per la sicurezza.

2. Gli esami, compresi quelli relativi alla revisione della patente di guida, sono effettuati da dipendenti appartenenti al ruolo della carriera direttiva tecnica della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

3. Gli esami per il conseguimento delle patenti A e B non limitate a veicoli espressamente adattati, sono effettuati anche da dipendenti di altri ruoli della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione all'uopo abilitati, secondo le disposizioni vigenti.

4. Gli esami sono effettuati secondo direttive e modalità stabilite con decreto del Ministro dei trasporti sulla base delle direttive CEE e con il ricorso a sussidi audiovisivi, questionari d'esame e quant'altro necessario per una uniforme formulazione del giudizio.

5. L'esame di coloro che hanno frequentato un'autoscuola può svolgersi presso la stessa se dotata di locali riconosciuti dalla competente amministrazione provinciale idonei allo scopo e presso centri di istruzione da questa formati e legalmente costituiti.

6. Le prove d'esame sono pubbliche.

7. Le prove d'esame non possono essere sostenute prima che siano trascorsi tre mesi dalla data del rilascio dell'autorizzazione per l'esercitazione di guida.

8. Tra una prova d'esame sostenuta con esito sfavorevole ed una successiva prova deve trascorrere almeno un mese.

9. Gli esami possono essere sostenuti entro il termine di validità dell'autorizza-

zione per l'esercitazione di guida. Nel limite di detta validità è consentito ripetere, per una volta soltanto, una delle due prove d'esame ».

ART. 2.

*(Abrogazione di condizioni ostative alla concessione della patente).*

1. L'articolo 82 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è abrogato.

ART. 3.

*(Autorizzazione per esercitarsi alla guida).*

1. I commi primo e secondo dell'articolo 83 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono sostituiti dai seguenti:

« A chi ha fatto domanda per sostenere l'esame per la patente di guida ovvero per l'estensione di validità della patente ad altre categorie di veicoli ed è in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti, è rilasciata un'autorizzazione per esercitarsi alla guida.

L'autorizzazione consente all'aspirante di esercitarsi su veicoli delle categorie per le quali è stata richiesta la patente o l'estensione di validità della medesima, purché al suo fianco si trovi, in funzione d'istruttore, persona munita di patente valida per la stessa categoria e per la categoria D, il quale deve, a tutti gli effetti, vigilare sulla marcia del veicolo intervenendo tempestivamente ed efficacemente in caso di necessità ».

2. I commi quinto e sesto del medesimo articolo 83 sono sostituiti dai seguenti:

« Chiunque, autorizzato per l'esercitazione, guida senza avere a fianco, in fun-

zione di istruttore, persona provvista di patente valida per la stessa categoria di veicoli e per la categoria D, è punito con le pene stabilite dall'articolo 80, comma nono.

Chiunque guida senza l'autorizzazione per la esercitazione, ma avendo a fianco, in funzione di istruttore, persona provvista di patente di guida per la stessa categoria di veicoli e per la categoria D, è punito con l'arresto fino ad un mese o con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila. Le stesse pene si applicano alla persona che funge da istruttore ».

#### ART. 4.

*(Indicazione del gruppo sanguigno nelle patenti di guida).*

1. Nel testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, dopo l'articolo 80-ter, aggiunto dall'articolo 142 della legge 24 novembre 1981, n. 689, è inserito il seguente:

« ART. 80-quater. — *Indicazioni del gruppo sanguigno nelle patenti di guida.* —  
1. Le patenti di guida di cui all'articolo 80 conformi al modello comunitario debbono contenere l'indicazione completa del gruppo sanguigno di appartenenza del titolare.

2. Il titolare è tenuto a controllare, all'atto del ritiro della patente, sia nel caso di primo rilascio sia in quelli di estensione o duplicato, l'esattezza dell'indicazione contenuta al riguardo nella patente stessa, chiedendone entro dieci giorni la rettifica, in caso di constatato errore, all'ufficio della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ».

2. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro della sanità, da emanare entro il sesto mese successivo alla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della presente legge, sono stabilite le modalità di attuazione di quanto disposto con il presente articolo.

3. La legge 12 dicembre 1962, n. 1702, è abrogata.

ART. 5.

(Guida in stato di ebbrezza).

1. L'articolo 132 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

« ART. 132. — *Guida in stato di ebbrezza.* — 1. È vietato guidare in stato di ebbrezza in conseguenza dell'uso di bevande alcoliche.

2. Chiunque guida in stato di ebbrezza è punito, ove il fatto non costituisca più grave reato, con l'arresto fino a sei mesi e con l'ammenda da lire duecentomila a lire cinquecentomila.

3. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea, può essere fatto trainare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o gestore di essa con le normali garanzie per la custodia.

4. In caso di incidente o quando si abbia motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi in stato di alterazione psicofisica derivante dall'influenza dell'alcol, gli ufficiali, funzionari ed agenti di cui all'articolo 137 hanno la facoltà di effettuare l'accertamento con strumenti e procedure determinate con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri della sanità e dell'interno.

5. Qualora dall'accertamento risulti un valore corrispondente ad un tasso alcoolemico superiore ai limiti che verranno stabiliti con apposito decreto del Ministro della sanità, di concerto con i Ministri dell'interno e dei trasporti, l'interessato è considerato in stato di ebbrezza e non può proseguire nella guida per un periodo di almeno tre ore dall'accertamento.

6. In caso di rifiuto dell'accertamento di cui al comma 4, il conducente è punito, ove il fatto non costituisca più grave



reato, con l'arresto fino a sei mesi e con l'ammenda da lire duecentomila a lire cinquecentomila. Se il fatto è commesso in caso di incidente stradale, le dette pene si applicano congiuntamente ».

ART. 6.

*(Cinture di sicurezza).*

1. I veicoli a motore della categoria M 1, del numero 1 della nota (b) all'allegato I del decreto del Ministro dei trasporti 29 marzo 1974, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 23 aprile 1974, n. 105, immatricolati a partire dal 1° gennaio 1988, devono essere equipaggiati con cinture di sicurezza in corrispondenza dei posti anteriori.

2. I veicoli a motore della categoria M 1, di cui all'allegato I del citato decreto del Ministro dei trasporti 29 marzo 1974, immatricolati a partire dal 1° gennaio 1978, devono essere equipaggiati con cinture di sicurezza in corrispondenza dei posti anteriori entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Le cinture di sicurezza di cui ai commi 1 e 2 devono essere del tipo approvato, recante il marchio di omologazione ai sensi del relativo decreto del Ministro dei trasporti 28 dicembre 1982, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* del 29 marzo 1983, n. 86 (Elaborazione in testo unico delle direttive n. 77/541/CEE, n. 81/576/CEE e n. 82/319/CEE), e avere le configurazioni indicate nei punti 3.1.1. e 3.1.2. dell'allegato I al decreto medesimo.

ART. 7.

*(Cinture di sicurezza su vetture di immatricolazione anteriore al 1978).*

1. I veicoli a motore della categoria M 1, del numero 1 della nota (b) all'allegato I del citato decreto del Ministro dei trasporti 29 marzo 1974, immatricolati prima del 1° gennaio 1978, devono essere equipaggiati con cinture di sicu-

rezza in corrispondenza dei posti anteriori, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. Le cinture di sicurezza di cui al comma 1 possono essere, a scelta dell'utente, del tipo a tre punti, munite o meno di riavvolgitore, oppure del tipo subaddominale. Le cinture stesse devono essere del tipo approvato e recare il marchio di omologazione ai sensi del regolamento n. 16 della Commissione economica per l'Europa dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

#### ART. 8.

*(Cinture di sicurezza su tutti i sedili).*

1. I veicoli a motore della categoria M 1, del numero 1 della nota (b) all'allegato I del citato decreto del Ministro dei trasporti 29 marzo 1974, immatricolati a partire dal 1° gennaio 1990, devono essere equipaggiati con cinture di sicurezza in corrispondenza di tutti i posti a sedere previsti, in conformità con la direttiva del Consiglio delle Comunità europee n. 576 del 20 luglio 1981.

2. Le cinture di cui al comma 1 devono essere del tipo approvato e recare il marchio di omologazione ai sensi del citato decreto del Ministro dei trasporti 28 dicembre 1982.

#### ART. 9.

*(Sicurezza dei bambini trasportati e ulteriori norme sull'uso delle cinture).*

1. A far data da sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, i bambini minori di 4 anni, possono occupare soltanto i sedili posteriori dei veicoli della categoria M 1 e N 1 e devono essere trattenuti da appositi sistemi di ritenuta conformi a uno dei tipi omologati secondo la normativa stabilita dal Ministero dei trasporti.

2. A far data da un anno dall'entrata in vigore della presente legge i bambini dai 4 ai 10 anni possono occupare i posti

anteriori dei veicoli della categoria M 1 e N1, soltanto se trattenuti da appositi sistemi di ritenuta conformi ad uno dei tre tipi omologati secondo la normativa stabilita dal Ministero dei trasporti.

3. Dalla stessa data di cui al comma 2, il conducente ed i passeggeri occupanti i posti anteriori dei veicoli della categoria M 1 hanno l'obbligo di indossare la cintura di sicurezza.

4. Le caratteristiche della cintura di sicurezza e dei sistemi di tenuta, le modalità di omologazione, gli accertamenti della conformità della produzione ed i controlli devono essere in armonia con i regolamenti emanati in materia dall'Ufficio europeo delle Nazioni Unite, Commissione economica per l'Europa.

5. Qualora le caratteristiche e le modalità di cui al comma 4 siano oggetto di direttive del Consiglio e della Commissione delle Comunità economiche europee recepite in Italia, queste ultime vengono applicate, salva la facoltà prevista dall'articolo 9 della legge 27 dicembre 1973, n. 942.

6. Il conducente del veicolo è responsabile delle violazioni alle disposizioni dei commi 1, 2 e 3, nonché di quelle contenute nella presente legge e relative all'equipaggiamento con cinture di sicurezza e con sistemi di ritenuta ed alla loro utilizzazione, per ciascuna delle quali violazioni è punito con l'ammenda da lire 100.000 a lire 200.000.

7. Il Ministro della sanità, di concerto con i Ministri dei trasporti e dell'interno, stabilisce, con propri decreti, i casi di esonero dall'obbligo di indossare le cinture di sicurezza e di utilizzare sistemi di ritenuta.

8. Chiunque importa o produce per la commercializzazione sul territorio nazionale cinture di sicurezza per veicoli a motore e sistemi di ritenuta per bambini di tipo non approvato a norma della presente legge, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 5.000.000 a lire 20.000.000.

9. Le cinture di sicurezza e i sistemi di ritenuta per bambini, di tipo non approvato, posti in commercio ovvero utiliz-

zati, sono soggetti al sequestro e alla relativa confisca ai sensi degli articoli 13 e 20 della legge 24 novembre 1981, n. 689, e delle norme del capo II del decreto del Presidente della Repubblica 29 luglio 1982, n. 571. L'autorità amministrativa competente per territorio è il prefetto.

ART. 10.

*(Rilevazione di incidenti dovuti all'abuso di alcool).*

1. Il Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri dei lavori pubblici e della sanità, stabilisce, entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le procedure per la rilevazione, da parte degli organi territoriali competenti, degli incidenti stradali dovuti all'uso di sostanze alcoliche.

ART. 11.

*(Revisioni).*

1. All'articolo 55 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come modificato dall'articolo 5 della legge 24 marzo 1980, n. 85, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« La revisione di cui al presente articolo viene effettuata esclusivamente presso gli uffici della Motorizzazione civile, ai quali è fatto obbligo di effettuare le prove necessarie, a prescindere dalla eventuale attestazione di idoneità rilasciata da officine della casa costruttrice, o da concessionarie di vendita ».

ART. 12.

*(Limite massimo di velocità).*

1. Il limite massimo di velocità di cui agli articoli 2 e 3 del decreto ministeriale 29 ottobre 1977, pubblicato nella *Gazzetta*

*Ufficiale* del 4 novembre 1977, n. 301, fissato in km 130/ora è abbassato a km 120/ora.

2. L'articolo 4 del citato decreto ministeriale 29 ottobre 1977 è abrogato.

ART. 13.

*(Ammenda per trasgressione al rispetto dei limiti di velocità).*

1. Il nono comma dell'articolo 103 del testo unico sulle norme della disciplina sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come modificato dall'articolo 5 della legge 8 agosto 1977, n. 631, è sostituito dal seguente:

« Chiunque supera di oltre 10 km/ora i limiti massimi di velocità consentiti è punito con l'ammenda da lire 200.000 a lire 600.000 ».

ART. 14.

*(Rete di controlli cinefotometrici).*

1. Il Ministro dei lavori pubblici, di concerto con i Ministri dei trasporti e dell'interno, nell'ambito delle rispettive competenze, è delegato a emanare, entro 6 mesi dall'entrata in vigore della presente legge, un decreto contenente misure adeguate per il potenziamento della rete di controlli cinefotometrici sul rispetto dei limiti di velocità e più in generale delle norme di sicurezza stradale da parte dei conducenti di veicoli a motore.

2. Tale rete deve coinvolgere tutta la rete viaria nazionale, sia urbana sia extraurbana e autostradale.

ART. 15.

*(Campagna di informazione per la sicurezza stradale).*

1. Il Ministero dei lavori pubblici d'intesa con il Ministero dei trasporti, dell'interno, della pubblica istruzione e delle

poste e telecomunicazioni, per quanto attiene alle rispettive competenze, promuove ogni anno una campagna di informazione e formazione dei cittadini in materia di sicurezza stradale, attraverso l'uso di adeguati mezzi di comunicazione di massa (RAI-TV, affissione nelle scuole, nei mezzi pubblici, ecc.), finalizzata a diffondere la conoscenza di:

a) dati statistici relativi agli incidenti stradali avvenuti nell'anno precedente, mortali e non e alle loro principali cause;

b) norme di legge, modalità corrette di guida e precauzioni da adottare per una sempre maggiore sicurezza della circolazione.

#### ART. 16.

*(Pubblicità in materia di autoveicoli).*

1. È fatto divieto di ricorrere a forme di pubblicità riguardanti veicoli a motore che esaltino, direttamente o indirettamente, prestazioni di velocità superiori ai limiti consentiti per legge, e condotte di guida degli stessi veicoli che possano costituire minaccia per la incolumità propria e altrui.

2. Ai costruttori e venditori di autoveicoli è fatto obbligo di predisporre e consegnare ai clienti, assieme ai documenti di immatricolazione del veicolo acquistato, uno stampato contenente il riassunto, esposto in forma chiara e sintetica delle principali norme di sicurezza e di comportamento, con particolare riferimento a quelle contenute nella presente legge. Tale opuscolo, nella forma specifica per ogni tipo di veicolo, viene redatto sulla base di un modello predisposto dal Ministero dei trasporti entro 3 mesi dall'entrata in vigore della presente legge, e dallo stesso Ministero regolarmente aggiornato, ogni volta che intervengano modifiche legislative, e comunque una volta ogni due anni.