

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2616

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

TESTA ENRICO, CEDERNA, MATTIOLI, CONTI, RONCHI, LODIGIANI, AGLIETTA, VESCE, BASSANINI, BOSELLI, BULLERI, BEVILACQUA, GRAMAGLIA, BASSI MONTANARI, PROCACCI

Presentata il 21 aprile 1988

Norme per la regolamentazione e il controllo della velocità degli autoveicoli

ONOREVOLI COLLEGHI! — Come è noto in questi ultimi 30 anni è aumentata enormemente la quota di mobilità delle persone soddisfatta dall'uso delle autovetture: dai 25.830 milioni di passeggeri per chilometro del 1957 ai 373.700 milioni per chilometro del 1985 (dati ISTAT) con un incremento del 1392 per cento.

Questo forte incremento ha naturalmente portato con sé diverse conseguenze, non tutte positive ed è urgente l'esigenza di dotarsi di nuove regole in grado di ridurre e tenere sotto controllo alcuni degli effetti negativi che da ciò derivano. Ricorderemo, per inciso, che il forte incremento del traffico privato su gomma pone problemi di governabilità, che sembrano in alcuni casi irrisolvi-

vibili e che provocano vistose conseguenze negative sulla qualità della vita dei cittadini, in termini di congestione, inquinamento, rumorosità, pericolo.

In diversi Paesi del mondo e da parte della stessa Comunità europea la velocità degli autoveicoli e l'opportunità di una sua riduzione sono stati individuati come uno dei fattori principali su cui agire.

Si ritiene soprattutto che una decisa riduzione della velocità massima degli autoveicoli possa comportare rilevanti benefici per almeno tre fattori: numero degli incidenti, inquinamento, riduzione dei consumi.

A questo va aggiunto che, come dimostrano diverse esperienze compiute in più parti, una riduzione della velocità mas-

sima degli autoveicoli comporta una stabilizzazione positiva dei flussi del traffico ed un conseguente più facile governo del medesimo.

Il nostro Paese, fra i paesi europei è quello che consente, insieme alla RFT, i più alti limiti di velocità.

Dai dati ISTAT-ACI relativi alla sinistrosità stradale, la velocità ne risulta essere la causa primaria per di più con un peso tendenzialmente crescente (1973: 13,59 per cento — 1985: 14,61 per cento).

Inoltre la velocità risulta anche essere di gran lunga la causa primaria di incidenti mortali, anche in questo caso con un incremento (1973: 32,59 per cento; 1985: 34,18 per cento). Cosicché le statistiche attribuiscono agli eccessi di velocità la responsabilità di 2.026 persone morte e di 33.259 ferite ogni anno in incidenti. Questo pur in presenza di una riduzione complessiva, che è giusto ricordare, del numero totale di incidenti e conseguentemente di morti e feriti causati dal traffico di autoveicoli. Riduzione tanto più significativa in quanto verificata a fronte di un già ricordato forte incremento del traffico.

Per quanto concerne l'inquinamento la CEE ha accertato che una progressiva riduzione di velocità comporta, seppure in misura diversa per i diversi fattori, una progressiva riduzione degli agenti inquinanti con particolare beneficio per quanto concerne gli scarichi di NOx, particolarmente responsabili nella formazione delle deposizioni acide. Cosicché la CEE ritiene di consigliare una riduzione della velocità come « in definitiva vantaggiosa per l'ambiente ». Ed in tale senso ha operato per esempio la Svizzera riducendo dal 1° gennaio 1985 la velocità dai 130 chilometri/ora ai 120 chilometri/ora.

Infine per quanto concerne i consumi è ampiamente assodato che la riduzione

di velocità degli autoveicoli e fino ad una determinata soglia, da noi ampiamente superata, comporta benefici notevoli in termini di riduzione dei consumi (500.000-1.000.000 di tonnellate anno di benzina e carburante diesel).

A ciò va aggiunto che, come è deducibile dalle cronache relative al costume nazionale, la mancanza di severi limiti per la velocità dei veicoli costituisce un vero fattore diseducativo, a cui concorre, per la verità, anche la mancanza di controlli serrati e continui. Va ricordato a questo proposito che un Paese come gli USA, che basano gran parte della loro mobilità sul trasporto privato su gomma, applica da molti anni un severo limite di velocità di 55 miglia/ora (95 chilometri/ora) e prevede sanzioni severissime per i contravventori.

Ed è per questo che si è previsto nella presente proposta di legge anche una nuova norma per quanto concerne la pubblicità degli autoveicoli, allo scopo di favorire una più corretta educazione del pubblico e, possibilmente, anche un'evoluzione tecnologica dei veicoli indirizzata verso altri fattori e prestazioni, che non siano la velocità.

L'articolo 1 della presente proposta di legge fissa nuovi limiti di velocità per le autostrade e le superstrade ad esse assimilabili. Inoltre fissa nuovi limiti di velocità per tutte le altre strade.

L'articolo 2 fissa nuove norme per quanto concerne la pubblicità degli autoveicoli e l'editoria che di essi tratta, relativamente alla velocità.

L'articolo 3 estende tali norme alle motociclette.

L'articolo 4 prevede l'installazione sugli autoveicoli di sistemi automatici di controllo.

L'articolo 5 detta le sanzioni e l'articolo 6 prevede alcune esclusioni dal dettato della legge.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. È stabilita per tutte le autostrade e superstrade, con caratteristiche autostradali, del territorio italiano, e comunque come valore assoluto non superabile in alcun caso, il limite di velocità di 120 chilometri orari, per tutti gli autoveicoli.

2. Per tutte le altre strade è stabilito il limite massimo di 90 chilometri orari.

3. Restano in vigore tutte le altre limitazioni di velocità stabilite dal codice della strada, nonché ogni ulteriore limitazione stabilita dalle leggi vigenti e dalle diverse autorità competenti, comprese quelle specifiche per mezzi di trasporto diversi dagli autoveicoli.

ART. 2.

1. È fatto divieto ai produttori e venditori di automobili e di ogni altro autoveicolo o mezzo di trasporto fare riferimento nei messaggi pubblicitari di ogni forma, diretti o indiretti, alle prestazioni di detti autoveicoli, qualora esse siano in contrasto con le norme della presente legge.

2. È fatto divieto a qualsiasi editore di riportare su riviste di ogni tipo e genere *test* relativi alle prestazioni di autoveicoli, nelle quali si faccia esplicito riferimento al superamento dei limiti di velocità previsti dalla presente legge.

ART. 3.

1. Le norme previste agli articoli 1 e 2 si applicano anche ai motocicli di qualsiasi cilindrata, così come le sanzioni previste all'articolo 6.

ART. 4.

1. A partire dal 1999 ogni autoveicolo dovrà essere dotato di un sistema automatico e protetto, non modificabile dal proprietario dell'autoveicolo ed ispezionabile dalle autorità di polizia, di registrazione dei dati principali di esercizio dell'autoveicolo, ivi compresa la velocità.

2. I dati così registrati costituiscono prova di eventuali reati per un periodo di tempo fino a 48 ore successive alla registrazione del dato.

ART. 5.

1. I contravventori alle disposizioni di cui all'articolo 1 sono puniti con una sanzione amministrativa di lire 300.000 e con l'iscrizione della contravvenzione sulla patente di guida. L'eventuale ripetizione dell'infrazione è punita la prima volta, oltre che con la sanzione amministrativa, con la sospensione della patente per un periodo di sei mesi e la seconda volta con la sospensione della patente per un periodo di un anno. Ulteriori violazioni comportano la sospensione della patente per un periodo di cinque anni.

2. I contravventori alle disposizioni di cui all'articolo 2 sono puniti con una sanzione amministrativa da lire 10.000.000 a lire 50.000.000.

3. I contravventori alle disposizioni di cui all'articolo 4, comma 1, sono puniti con una sanzione amministrativa da lire 1.000.000 a lire 3.000.000.

ART. 6.

1. Le norme della presente legge non si applicano agli autoveicoli che esercitano attività agonistica su appositi circuiti, temporaneamente o stabilmente ad essi riservati.