

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2113

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

TARADASH, RUTELLI, PANNELLA, APUZZO, BONINO, BOATO, CICCIOMESSERE, CRIPPA, GIORDANO ANGELINI, GRILLI, MATTIOLI, NUCARA, PAISSAN, PISCITELLO, PRATESI, RAPAGNÀ, RAFFAELE RUSSO, SCALIA, TURRONI, ELIO VITO

Disposizioni in materia di sicurezza degli autoveicoli

Presentata il 13 gennaio 1993

ONOREVOLI COLLEGHI! — Con i suoi quasi ventisette milioni di veicoli, pari a 520 veicoli per chilometro di strada statale od autostrada, l'Italia è uno dei Paesi a più alta densità di circolazione stradale del mondo. D'altra parte lo stato della nostra rete viaria è ben lontano dalla massima efficienza: nel 1989 un rapporto dell'Anas quantificava in 9.600 miliardi di lire lo stanziamento necessario a recuperare *standards* accettabili di efficienza per l'intera rete stradale e sottolineava, tra l'altro, come la spesa chilometrica media per manutenzione della viabilità stradale in Italia (17 milioni per chilometro) fosse nettamente inferiore alla media CEE (26 milioni per chilometro).

Di fronte ad una situazione siffatta, il più efficace sistema di sicurezza resta il limite di velocità: senonché i limiti intro-

dotti dal « decreto Ferri » nell'estate del 1988 e modificati verso l'alto, nonostante gli effetti positivi, (per la loro determinazione furono necessarie, negli anni 1988-1989, ben dodici sedute parlamentari tra Aula e Commissione) sono allo stato tacitamente ignorati da conducenti e Forze dell'ordine, in presenza di un aumento delle velocità di esercizio dei mezzi di trasporto dovuta ad un miglioramento tecnologico che considera prioritarie la potenza e la velocità: sulle nostre strade è cresciuto negli ultimi anni il numero delle vittime (6.410 nel 1989, 6.621 nel 1990), mentre il numero dei feriti si attesta attorno ai 220 mila.

Per contro, l'Italia è stato l'ultimo grande paese ad adottare le cinture di sicurezza, innovazione che si sta rapidamente avviando verso l'oblio.

L'attenzione delle case automobilistiche in materia di sicurezza stradale, si è rivolta in particolare all'introduzione di accorgimenti tecnici e di migliorie in grado di aumentare la tenuta di strada e la capacità di assorbimento degli impatti violenti; nella produzione di serie poco o nulla si è fatto per diminuire uno dei pericoli maggiori che incombono sui veicoli coinvolti in incidenti stradali: il pericolo di incendio.

In una inchiesta pubblicata nel mese di ottobre del 1992 dal mensile dell'Automobil club d'Italia, è stato evidenziato come con una spesa di 100 mila lire per vettura, che si ridurrebbero a poche decine di migliaia di lire se gli accorgimenti fossero introdotti nella produzione di serie, sarebbe stato possibile evitare disastri come il tragico rogo dell'agosto 1992 presso il casello di Melegnano, in cui hanno perso la vita dodici persone.

Con la nostra proposta intendiamo rendere obbligatori alcuni dispositivi di basso costo, ma di grande utilità, tenendo conto dei problemi di armonizzazione con la normativa CEE e degli obblighi previsti dal nuovo codice della strada. La forma adottata è analoga a quella usata per introdurre le cinture di sicurezza, con un duplice regime:

a) obbligatorietà di tutti i dispositivi per i veicoli immatricolati a partire dal primo gennaio 1994;

b) obbligatorietà dei dispositivi di più semplice applicazione, per i veicoli immatricolati a partire dal 1978, entro un anno dalla data di entrata in vigore della legge.

Oggetto della proposta.

1) Tubo per l'aspirazione del carburante telato e dotato di rivestimento metallico. È la più irritante delle economie che le case automobilistiche si ostinano a fare: un buon tubo della benzina telato all'interno ed all'esterno e rivestito con maglia metallica costa all'ingrosso circa 2.500 lire al metro. Il tubo di plastica,

attualmente montato su parecchi modelli anche di medio costo, spesso si scioglie col solo calore del motore.

2) Interruttore inerziale. È forse il più importante sistema di sicurezza che le case automobilistiche dovrebbero installare obbligatoriamente su tutti i veicoli. Consiste in un semplice ed economico dispositivo, il cui costo industriale non dovrebbe superare le dieci-quindici mila lire, che distacca con la massima rapidità la corrente elettrica prodotta dalla batteria ed inviata ai vari servizi dell'automobile in caso di impatto violento: solo con la disattivazione completa dell'impianto elettrico si può evitare il pericolo di incendio prodotto da scintille elettriche. Con un circuito secondario sarà possibile escludere dal *black-out* il circuito che alimenta i vetri elettrici e quello dei lampeggiatori d'emergenza, in modo da assicurare la possibilità di fuga e la segnalazione del pericolo.

3) Estintore. Sarà presto obbligatorio in tutti i paesi europei. Occorrerebbe che tutte le case automobilistiche prevedessero, di serie, uno specifico alloggiamento nella parte anteriore dell'abitacolo, in modo da averlo sempre pronto per l'uso. I più indicati per gli incendi di veicoli sono quelli ad anidride carbonica (CO₂) o a fluobrene. Il costo va dalle trenta alle cinquanta mila lire.

4) *Check-control*. Questo dispositivo, già presente in moltissimi modelli di categoria medio-superiore, è previsto, nel presente progetto, solo per le nuove immatricolazioni e consente di verificare l'efficienza dell'impianto di illuminazione ed in particolare, sotto il profilo della sicurezza, degli *stop* e delle luci di posizione. Installato di serie il suo costo sarà di poche decine di migliaia di lire.

5) ABS. Il sistema antibloccaggio, già in uso su molti modelli di categoria superiore, consente di evitare il blocco dei pneumatici in caso di frenata « a tavoletta » ed in definitiva di migliorare grandemente la tenuta di strada in situazioni difficili. Se ne chiede l'adozione obbligatoria dal primo gennaio 1994 per tutti i modelli oltre i 1.000 c.c. di cilindrata.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. I veicoli a motore delle categorie M1 ed N1, di cui all'allegato I del decreto del Ministro dei trasporti 29 marzo 1974, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 105 del 23 aprile 1974, immatricolati a partire dal 1° gennaio 1994, devono essere dotati dei seguenti dispositivi:

a) tubo per l'aspirazione del carburante telato all'interno ed all'esterno e dotato di rivestimento metallico esterno;

b) interruttore inerziale, da applicare sul polo positivo della batteria del veicolo, in grado di distaccarla dal resto dell'impianto a seguito di impatto violento. Devono essere esclusi dal blocco il circuito destinato al funzionamento dei lampeggiatori d'emergenza ed il circuito di alimentazione degli alzacristalli elettrici;

c) dispositivo denominato *check-control*, destinato a segnalare l'eventuale avaria delle luci anteriori e posteriori, nonché la imperfetta chiusura degli sportelli;

d) estintore omologato a CO₂ o fluobrene, da collocarsi all'interno dell'abitacolo.

Art. 2.

1. I veicoli a motore delle categorie M1 ed N1 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 i dispositivi di cui alle lettere a), b) e d) del comma 1 dell'articolo 1 della presente legge entro un anno dalla data della sua entrata in vigore.

2. Ogni violazione delle disposizioni di cui al comma 1 è punita con la sanzione amministrativa del pagamento di una

somma da lire 100.000 a lire 500.000. Si applicano le disposizioni del titolo VI del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il nuovo codice della strada.

ART. 3.

1. A partire dal 1° gennaio 1994, le società costruttrici presenti nel mercato nazionale, devono dotare con il dispositivo denominato ABS (sistema anti-bloccaggio) o sistema analogo, l'impianto frenante di tutti i modelli, ricadenti nella citata categoria M1, con motore oltre i 1000 cc.

ART. 4.

1. I dispositivi di cui all'articolo 1 della presente legge devono essere di tipo approvato e recare il marchio di omologazione ai sensi del comma 3 dell'articolo 71 del nuovo codice della strada, approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.