

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1474

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**PENNACCHINI, BOSISIO, MIGLIORI, RUFFINI, TAMBRONI, BREGANZE,
MARTINI MARIA ELETTA, BISANTIS, DELL'ANDRO, AMATUCCI, TANTALO**

Presentata il 17 giugno 1964

Modifiche al testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393

ONOREVOLI COLLEGHI! — A nessuno strato dell'opinione pubblica può essere sfuggito il vertiginoso, incalzante aumento degli incidenti stradali e degli eventi sanguinosi, spesso luttuosi, che ne sono purtroppo triste corollario. La media di un morto ogni ora, di un ferito ogni tre minuti sulle strade del nostro Paese costituisce un pauroso primato a cui nessuno può rimanere indifferente e al quale gli organi responsabili della Nazione hanno lo stretto dovere di porre un argine con tutti i mezzi a loro disposizione.

Non si ha la pretesa di individuare in questa sede tutte le cause del triste fenomeno le cui radici si protendono nei campi più disparati, dall'inefficienza di alcune norme a una congenita insofferenza di qualsiasi vincolo per grandissima parte dei nostri automobilisti, dalla difficoltà di efficaci controlli a una diffusa e non opportuna blandizia nelle punizioni, dall'inadeguatezza della rete stradale a una eccessiva esiguità nell'organizzazione di soccorso. Un fatto è tuttavia certo: il « sangue sull'asfalto » rappresenta la più grave delle piaghe sociali che abbiano afflitto la nostra popolazione dall'ultima guerra e come tale va affrontata ad ogni costo, senza accomodanti acquiescenze o deleteri rinvii.

Contributi a quest'opera possono e debbono venire da più parti e la convinzione che nessuno di essi potrà da solo costituire il rimedio decisivo non deve far perdere di vista

che soltanto da una mobilitazione di tutte le risorse in un intento comune potrà scaturire un risultato atto, se non ad eliminare, almeno a rendere meno intollerabile l'attuale tragica situazione. Di tale certezza i presentatori della presente proposta hanno già dato prova con la presentazione di un ordine del giorno con il quale hanno fatto appello a una generale cooperazione in campo normativo, esecutivo, preventivo, repressivo e didattico per un miglioramento delle predisposizioni, per un'intensificazione della vigilanza, per una maggiore severità nelle punizioni e per una più ampia diffusione del senso della responsabilità.

Anche con questo tuttavia non ci si vuole fare illusioni di aver individuato tutte le possibili linee di azione: altri potrà tracciare direttrici più efficaci o più complete, anzi l'augurio più vivo che ha accompagnato la presentazione del summenzionato ordine del giorno è stato proprio quello di riuscire a suscitare un quanto mai cospicuo apporto del genere. Comunque i primi passi sulla via come sopra delineata sono già stati compiuti: la presente proposta di legge segue a brevissima scadenza un'altra, della quale può considerarsi complementare, intesa ad eliminare una delle cause principali della dilagante indisciplina stradale, costituita dallo scarso potere intimidativo delle sanzioni penali in ordine ai reati colposi commessi al volante di un'auto-

mobile. Pertanto, nel mentre i presentatori continuano nell'opera intrapresa, non resta che sperare che altri ne seguano l'esempio, ciascuno per quanto rientra nella sfera sottoposta al rispettivo controllo.

La precedente proposta partiva dal presupposto che un incentivo a maggior prudenza nella guida (maggiore prudenza dalla quale ci si potrebbe fondatamente aspettare una determinante riduzione degli incidenti) sarebbe senz'altro fornito dalla preventiva consapevolezza di dover scontare adeguatamente eventuali conseguenze disastrose di comportamenti, per dir così, troppo disinvolti. Costatato come, tra benefici di legge e una tendenziale indulgenza verso i colpevoli — spesso essi stessi vittime a loro volta del proprio operato — le sanzioni attuali non siano rispondenti a criteri di tutela della vita e della incolumità delle persone, è stato richiesto un inasprimento della pena in caso di omicidio e di lesioni gravi o gravissime dovuti a inosservanza delle norme sulla disciplina della circolazione stradale.

La proposta che si ha ora l'onore di presentare mira invece a influire sulla possibilità materiale stessa di provocare incidenti, mediante la preclusione dall'uso attivo del mezzo meccanico per tutti coloro nelle cui mani potrebbe diventare, per cause indipendenti dalla loro volontà, arma di distruzione e di morte. È stato notato infatti come nel nuovo «Codice della Strada» — cui va l'innegabile merito di aver ricondotto l'intera materia a una normazione unitaria, completa ed organica — alla provvida e scrupolosa oculatezza alla quale è subordinata l'autorizzazione iniziale alla guida degli autoveicoli non facciano riscontro adeguate predisposizioni per vincolarla in seguito alla persistenza dei requisiti originariamente ritenuti indispensabili per la propria e l'altrui sicurezza.

Al riguardo si conviene che in pratica non si può prescindere da ovvie considerazioni di opportunità e di fattibilità; sotto questo profilo quindi nulla da eccepire circa l'attuale periodicità quinquennale o decennale nella revisione delle patenti e la sommarietà dei relativi accertamenti, da ritenere sufficienti se riferiti alla generalità dei casi. Dove invece si giudica indispensabile nell'interesse comune l'adozione di criteri di maggiore prudenza è in quel campo limitato nel quale l'eccezionalità di circostanze o la ragionevole presunzione di un decadimento dei requisiti naturali giustificano il ricorso a provvedimenti restrittivi. E questo è per l'appunto il fine perseguito dalla presente proposta di legge.

Il primo degli articoli di cui essa si compone si riferisce alla guida dei bolidi, le cui prestazioni e potenza richiedono il pieno possesso di quell'*optimum* di qualità che è generalmente connesso a un'età non eccessivamente giovanile né troppo matura. È stato di conseguenza previsto che la guida di autoveicoli di cilindrata superiore ai 2.000 centimetri cubi o di velocità superiore ai 180 chilometri-ora non debba essere consentita a chi non abbia compiuto i ventun anni o abbia superato i sessantacinque. Con la fissazione delle due età-limite non si è voluto fare alcuna affermazione di principio: si è pronti ad ammettere che possano esistere dei giovanissimi e degli anziani in cui senso di responsabilità o prontezza di riflessi siano sviluppati al massimo grado, tuttavia si ritiene che la pericolosità insita nel mezzo imponga una discriminazione nell'uso, anche se basata su presunzioni suscettibili di essere smentite dalla realtà dei fatti. D'altra parte analogo criterio (a parte l'età massima, ridotta a 60 anni) è stato già adottato dal Codice in materia di guida di autobus, autocarri, autotreni, autosnodati ecc. adibiti al trasporto di persone. È da ritenere pertanto che un principio che è stato pacificamente accettato quando pur incideva in un campo così delicato, quale quello delle possibilità di lavoro, non debba non trovare analoga accoglienza quando in definitiva si rifletta negativamente soltanto nel campo del mero esibizionismo.

Di evidente portata è la facoltà consentita dall'ultima parte dell'articolo in questione. Dato che il bene che con la norma si intende tutelare è la incolumità pubblica, non si è ritenuto di dover estendere la limitazione anche alla guida su piste o in circuiti chiusi al traffico, dove tale incolumità non può essere minacciata. Questo permetterà in particolare a quei ragazzi che intendano dedicarsi a una carriera sportiva di cominciare per tempo i loro allenamenti, lasciando in tal modo impregiudicata la possibilità di conseguire una completa preparazione per il momento opportuno.

L'articolo 2 reca un rifacimento completo dell'articolo 88 del Codice, rifacimento dettato però soltanto da ragioni di forma connesse all'inserimento di un unico concetto innovativo, contenuto nel comma quarto. Nel mentre gli altri paragrafi ripetono integralmente le precedenti disposizioni, sia pure condensate secondo una diversa sistemazione, il predetto comma quarto riduce da cinque a due anni la validità della patente per chi abbia superato i sessanta anni di età e ad

un anno per chi abbia superato i settanta. Per i relativi rinnovi il comma successivo estende ad essi l'obbligatorietà della visita da parte di commissioni mediche provinciali, in luogo della produzione di semplici certificati rilasciati da sanitari qualificati.

Non sfugge ai presentatori quanto una simile innovazione debba riuscire invisibile agli attuali interessati, soprattutto in vista degli innegabili disagi connessi sia alle visite che alla contrazione nella periodicità delle convalide. Tuttavia, nel proporre una norma siffatta, essi sono intimamente convinti della sua intrinseca necessità anche se consapevoli che, almeno nelle speranze, un giorno si troveranno essi stessi a doverne sopportare il peso. Non si vuole qui ripetere quanto già detto innanzi a proposito dell'età, né si ritiene di dover dimostrare che nessuno spirito egoistico o di deteriore insofferenza verso i non più giovani anima la proposta. Nessuno vuol precludere o limitare la guida degli autoveicoli in rapporto al solo decorso degli anni: soltanto, poiché purtroppo per legge di natura a tale decorso finisce prima o poi per corrispondere inevitabilmente una attenuazione delle doti personali, si ritiene provvido che coloro che abbiano, specie se a loro insaputa, superato il traguardo del minimo indispensabile vengano messi in condizioni di non nuocere a se stessi e agli altri.

L'articolo 3 ribadisce, rendendolo obbligatorio ed estendendolo ad altre specifiche ipotizzazioni, il principio contenuto nell'articolo 89 del testo unico che prevede possibilità di esame d'accertamento o di visita medica ai titolari di patente di guida qualora sorgano dubbi sulla persistenza nei medesimi della idoneità o dei requisiti fisici e psichici prescritti.

È evidente come l'alcatorietà e la discrezionalità insite nell'articolo attuale si prestino a renderlo pressoché inoperante o, se applicato, a fargli attribuire nelle reazioni mentali della persona sottoposta a controllo carattere vagamente persecutorio. Eppure, non è chi non veda come proprio da una sana ed integrale applicazione di tale norma potrebbe scaturire una notevole selezione degli elementi che, per eventi sopravvenuti, non sono più atti alla guida del mezzo meccanico. Allo scopo pertanto di evitare che la norma stessa segue il destino della più gran parte delle disposizioni del Codice, che dalla spontanea scrupolosa osservanza dei primi giorni si stanno avviando per la constatata inesistenza di una efficace coercizione verso una

forma di preoccupante desuetudine, l'articolo in esame configura ipotesi in cui il dubbio di cui trattasi debba intendersi presunto e attribuisce all'autorità pubblica il dovere dei relativi accertamenti.

Le eventualità di cui sopra prevedono innanzi tutto il caso di chi sia comunque coinvolto in un incidente stradale con morti o feriti, fatto che per la sua gravità dà legittimamente adito al sospetto della coesistenza di fattori anormali riflettenti le persone implicate. A tale proposito si pone in particolare rilievo l'importanza di quel « comunque » per il quale dovranno essere sottoposti a visita o ad esame, o ad ambedue, non soltanto l'investitore o il presunto responsabile del sinistro ma anche l'apparente vittima e chi vi abbia avuto una parte soltanto di riflesso o puramente accidentale. Né ciò appaia strano se si consideri che scopo della disposizione non è già quello di acquisire elementi per la determinazione delle responsabilità civili e penali, bensì quello di appurare se i superstiti, del tutto indipendentemente dalle responsabilità stesse, siano in condizioni di continuare l'esercizio della guida. Non si vorrà infatti negare, che, anche in piloti abilissimi e del tutto normali, delle lesioni traumatiche o anche il semplice *choc* provocato dalla partecipazione a un incidente grave possano provare inibizioni che rendano, se non altro, consigliabile l'allontanamento dal volante per un tempo più o meno prolungato.

La seconda ipotesi concerne il caso in cui, per qualsiasi causa, il titolare di patente di guida abbia subito una menomazione fisica o psichica. Trattandosi di eventualità non rilevabile d'ufficio, la norma, sotto comminatoria di una penale, pone a carico degli interessati, o di chi è tenuto a rispondere per loro, la denuncia dei fatti concreti; da essa deriva l'obbligo per la pubblica autorità di verificare fino a quale punto la menomazione subita abbia inciso sul complesso delle condizioni preesistenti al rilascio della autorizzazione. Non si ritiene di dover spendere troppe parole per illustrare l'importanza della disposizione, mirante a sottrarre la possibilità di guida a persone divenute incapaci, oggi legalmente autorizzate a protrarre la loro pericolosità per quasi un decennio, fino cioè alla prima revisione per il rinnovo. Qualche perplessità potrà forse suscitare la mitezza della ammenda (da lire diecimila a ventimila) in caso di infrazione all'obbligo della denuncia, ma occorre tuttavia por mente alla certezza di doverla comunque pagare al primo

rinnovo, in caso di alterazioni non occultabili, ed al conseguente massiccio aumento di responsabilità in caso di incidenti le cui cause fossero fatte risalire a menomazioni non denunciate.

L'ultimo comma dell'articolo in questione mantiene la vecchia disposizione per il caso di dubbi generici, trasformandola però da discrezionale in coattiva. Con questo si ritiene di aver eliminato il principale punto di debolezza della norma attuale in quanto la obbligatorietà così sancita consentirà teoricamente in ogni caso di inadempienza una indagine, in base agli elementi acquisiti, sulla mancata insorgenza di un ragionevole dubbio, indagine oggi non consentita dalla natura del tutto facoltativa dell'intervento cautelativo.

L'ultimo articolo della proposta di legge ha un contenuto del tutto psicologico, dal quale sono da augurarsi effetti benefici e salutari. Esso mira a far sì che chi per la sua indisciplina è una volta incorso nei rigori della legge abbia sempre presenti le conseguenze del suo comportamento, sia sottoposto a una specie di monito continuo che lo distolga da inopportune tentazioni. Tale fine è affidato al principio di trascrivere a chiare note sulla patente del trasgressore la natura della infrazione che gli abbia procurato la sospensione della patente nei casi previsti dall'articolo 91 del testo unico. Ovviamente nel proporre questa specie di marchio i proponenti non fanno assegnamento tanto sui benefici effetti che nell'animo dell'indisciplinato può avere il « ricordo » della mancanza commessa, quando sul provvidenziale « complesso » che in lui si verrà a determinare dalla consa-

pevolezza di dover, all'occorrenza, esibire un documento che lo porrà automaticamente in condizioni di inferiorità, che proclamerà la sua passata imperizia o la sua scarsa educazione stradale, che gli impedirà di sostenere con arroganza le proprie pretese ragioni, che in definitiva lo metterà aprioristicamente « dalla parte del torto ».

Per un ancor migliore risultato di questo genere sarebbe quanto mai utile che la trascrizione di cui trattasi fosse notoriamente riservata soltanto alle sospensioni definitivamente irrevocabili e a questo tende la limitazione contenuta nell'articolo stesso, la cui traduzione in pratica comporterà la registrazione soltanto all'atto della restituzione della patente, a sospensione scontata.

Onorevoli colleghi! pur nella ferma convinzione di aver affrontato soltanto uno dei molteplici lati del complesso problema, i presentatori ritengono di aver fornito un ulteriore, anche se modesto, contributo alla protezione di una società minacciata da una paradossale mania di autodistruzione. Confidano pertanto che la loro opera venga confortata dall'ambita approvazione degli onorevoli colleghi.

Molto tuttavia c'è ancora da fare in questo campo ed essi formulano fervidi voti che molto venga fatto ad opera di tutti, perché la vita umana è una cosa sacra, un bene ineguagliabile per la cui tutela ogni sforzo e ogni sacrificio non debbono mai essere considerati inutili o superflui.

Sono quindi sicuri che il loro appello non rimarrà inascoltato e ringraziano sin da ora coloro che vorranno cooperare a questa crociata per la sicurezza comune.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Requisiti per la guida dei veicoli e la condotta degli animali).

Dopo il secondo comma dell'articolo 79 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è inserito il seguente:

« Per guidare autovetture di cilindrata superiore ai 2.000 centimetri cubi o il cui limite di velocità superi i 180 chilometri all'ora, occorre avere compiuto gli anni ventuno e non avere superato gli anni sessantacinque. Tale limitazione non si applica per la guida in piste o in circuiti chiusi al traffico. »

ART. 2.

(Durata e conferma della validità della patente di guida).

L'articolo 88 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

« La patente di guida ad uso privato per autoveicoli e motoveicoli delle categorie *A* e *B* e la patente di guida per macchine agricole, carrelli e macchine operatrici sono valide per dieci anni; qualora siano rilasciate a chi ha superato il cinquantesimo anno di età sono valide per cinque anni.

La patente di guida per autoveicoli e motoveicoli delle categorie *A*, *B* ed *F* rilasciata a mutilati o minorati fisici nei casi di cui all'articolo 80, quarto comma, è valida per cinque anni.

La patente di guida ad uso privato per autoveicoli della categoria *C*, quella ad uso pubblico per autoveicoli e motoveicoli delle categorie *A*, *B* e *C* e quella ad uso privato o pubblico per autoveicoli della categoria *D* sono valide per cinque anni.

La patente di guida a qualsiasi uso e per qualsiasi categoria di veicoli rilasciata a chi ha superato il sessantesimo anno di età è valida per due anni; quella rilasciata a chi ha superato il settantesimo anno di età è valida per un anno.

La validità della patente può essere confermata da ogni Prefettura; a tal fine occorre presentare un certificato medico di data non anteriore a tre mesi e rilasciato da uno dei sanitari indicati nell'articolo 81, primo comma, dal quale risulti che il titolare

è in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti. Nei casi di cui al comma secondo e quarto del presente articolo la visita viene effettuata dalla Commissione di cui all'articolo 81, terzo comma.

Chiunque guida con patente la cui validità sia scaduta è punito con l'arresto fino a due mesi o con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila.

La patente è ritirata immediatamente da chi accerta la contravvenzione ed è inviata alla Prefettura presso la quale il titolare dichiara di voler chiedere la conferma di validità. »

ART. 3.

(Revisione della patente di guida).

L'articolo 89 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

« I Prefetti e gli Ispettorati della Motorizzazione civile debbono disporre che siano sottoposti a visita medica o ad esame di idoneità i titolari di patente di guida:

a) che siano comunque coinvolti in incidenti stradali che abbiano provocato la morte o lesioni personali;

b) che abbiano subito una menomazione psichica o fisica.

I titolari di patente di guida di cui alla lettera b), o i loro legali rappresentanti, debbono segnalare l'avvenuta menomazione alle autorità di cui al precedente comma. I contravventori sono puniti con l'ammenda da lire diecimila a lire ventimila.

I Prefetti e gli Ispettorati della Motorizzazione civile debbono inoltre disporre che siano sottoposti a visita medica o ad esame di idoneità i titolari di patente di guida qualora sorgano dubbi sulla persistenza nei medesimi dei requisiti fisici e psichici prescritti o della idoneità. »

ART. 4.

(Sospensione e revoca della patente di guida).

L'undecimo comma dell'articolo 91 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

« La sospensione, non revocata a sensi del comma quinto, ultima parte, del comma settimo e del comma quattordicesimo del presente articolo, è annotata sulla patente con esplicita indicazione della infrazione che l'ha provocata. »