

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3928

PROPOSTA DI LEGGE

d’iniziativa del deputato GIBELLI

Delega al Governo per la revisione del codice della strada

Presentata il 28 aprile 2003

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è entrato in vigore il 1° gennaio 1993. Nonostante sia stato emanato da pochi anni, già nella scorsa legislatura (maggio 1996 - aprile 2001), si è ravvisata la necessità di intervenire nuovamente sul nuovo codice della strada individuando (attraverso la legge delega 22 marzo 2001, n. 85), i principi e i criteri direttivi cui attenersi per procedere a una riforma finalizzata ad aumentare il livello di sicurezza della circolazione stradale e ad assicurare una maggiore tutela e vivibilità dell’ambiente urbano. In attuazione della citata legge n. 85 del 2001, è stato emanato il decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, che, tuttavia, ha modificato soltanto alcuni articoli del nuovo codice della strada. Tra i principi fondamentali introdotti con il citato decreto legislativo n. 9 del 2002, vi è quello della sicurezza delle persone nell’ambito della circola-

zione stradale, il quale rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato. Ed è proprio il principio della sicurezza stradale, la *ratio* che sottende ai principi e criteri direttivi stabiliti dalle lettere *c)* ed *e)* del comma 2 dell’articolo 1 della proposta di legge. In particolare, la citata lettera *c)* prevede l’inasprimento delle sanzioni pecuniarie e accessorie nel caso in cui «genitori distratti» non utilizzino gli appositi seggiolini, in caso di trasporto di figli minori, come previsto dall’articolo 172, commi 4 e 5, del nuovo codice della strada. Secondo i dati diffusi dall’Osservatorio per l’educazione stradale della regione Emilia-Romagna (che elabora le statistiche relative all’incidentalità sulle strade italiane), mediamente solo il 22 per cento degli automobilisti viaggia con le cinture di sicurezza allacciate. Questo dato comprende anche i bambini fino ai tre anni di età ossia quelli più esposti e meno tutelati in caso di incidente. Le

stesse statistiche dimostrano come nella maggior parte dei casi i bambini deceduti per incidente non erano seduti negli appositi seggiolini, o addirittura si trovavano sul sedile anteriore. In questi casi, il pericolo è altissimo se si considera che il rischio di morte è stimato in misura ben sette volte superiore rispetto a quello che corre un bambino «protetto», ai sensi di quanto previsto dal citato articolo 172 del nuovo codice della strada. Si ritiene che la vita di un bambino valga molto di più di una semplice sanzione pecuniaria che va da un minimo di 33,60 euro a un massimo di 137,55 euro.

Per quanto concerne le disposizioni di cui alla lettera *e*) del medesimo comma 2, dell'articolo 1, si prevede che i soggetti minorenni che conducono i quadricicli a motore, che oggi si possono considerare autoveicoli a tutti gli effetti, debbano quanto meno conseguire il certificato di idoneità per la conduzione degli stessi, come del resto è previsto anche per la conduzione dei ciclomotori.

Le altre disposizioni previste alle lettere *b*) e *d*), del medesimo comma 2, trovano il loro principio ispiratore nella fondamentale funzione educativa e deterrente che

svolgono le disposizioni del nuovo codice della strada.

Infine, la lettera *a*), del citato comma 2 è finalizzata alla tutela e alla valorizzazione delle identità locali nonché, delle lingue regionali e degli idiomi locali. Tale tutela e valorizzazione rappresentano una tematica fondamentale della politica europea, nazionale e regionale. In particolare, in ambito nazionale, si ricordano le numerose disposizioni vigenti che prevedono, tra i compiti della Repubblica, proprio la valorizzazione degli idiomi locali. Anche a livello regionale, diverse regioni a statuto ordinario si sono poste, quale obiettivo prioritario, quello della tutela e della valorizzazione delle identità e delle lingue locali. Del resto il Governo ha dimostrato il suo interesse e la sua sensibilità verso tale tematica, con la risposta all'interpellanza urgente Cè ed altri n. 2-00410 e l'accettazione dell'ordine del giorno Gibelli n. 9/2892/4, assumendosi l'impegno ad adottare le opportune iniziative affinché sia riconosciuta agli enti locali territoriali una maggiore discrezionalità nell'utilizzo dei particolari dialetti locali, in riferimento alle iscrizioni apposte sulla cartellonistica stradale.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, un decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, di seguito denominato « codice della strada ».

2. Il decreto legislativo di cui al comma 1, è adottato sulla base dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) previsione della facoltà, per gli enti di cui all'articolo 37, comma 1, del codice della strada, di utilizzare, nelle iscrizioni apposte sulla segnaletica stradale a carattere turistico, lingue regionali o idiomi locali presenti nella zona di riferimento, in aggiunta alla denominazione in lingua italiana;

b) revisione del sistema di accertamento degli illeciti amministrativi di cui al titolo VI, capo I, del codice della strada, e successive modificazioni, disciplinando, in particolare, le specifiche modalità con cui fornire ai conducenti dei veicoli le informazioni relative all'uso di strumenti di controllo a distanza della velocità, alle procedure di notificazione, anche in relazione all'impiego di strumenti di controllo a distanza che non consentono la contestazione immediata, nonché al regime delle spese di accertamento;

c) previsione dell'inasprimento delle sanzioni amministrative pecuniarie ed accessorie in caso di violazione delle disposizioni di cui all'articolo 172, commi 4 e 5, del codice della strada, e successive modificazioni;

d) revisione dell'apparato sanzionatorio, con l'eventuale modifica dell'entità delle sanzioni in conformità ai principi di ragionevolezza, proporzionalità, adeguatezza e di non discriminazione in ambito comunitario, prevedendo altresì, in relazione alle violazioni dei limiti di velocità, una graduazione delle sanzioni amministrative pecuniarie in grado di assicurare una maggiore proporzionalità tra l'entità delle stesse e l'eccesso di velocità rilevato;

e) previsione del certificato di idoneità alla guida anche per i veicoli a motore a quattro ruote, di cui all'articolo 1, comma 4, lettera a), del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 5 aprile 1994, pubblicato nel regolamento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 99 del 30 aprile 1994.

ART. 2.

1. La presente legge entra il vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

