

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 4119

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**REALACCI, CASTAGNETTI, PASETTO, RUTELLI, ACQUARONE, ANNUNZIATA, BANTI, GIOVANNI BIANCHI, ENZO BIANCO, GERARDO BIANCO, BINDI, BIMBI, BOCCIA, BOTTINO, BRESSA, BURTONI, CAMO, CARBONELLA, CARDINALE, CARRA, CIANI, COLASIO, DELBONO, DE MITA, DUILIO, FANFANI, FIORONI, FISTAROL, FRANCESCHINI, FRIGATO, FUSILLO, GAMBALE, GENTILONI SILVERI, GIACHETTI, IANNUZZI, LADU, LETTA, LETTIERI, SANTINO ADAMO LODDO, TONINO LODDO, LOIERO, LUSETTI, MACCANICO, MANTINI, MARCORA, MARINI, MATTARELLA, MEDURI, MERLO, MICHELI, MILANA, MOLINARI, MONACO, MORGANDO, MOSELLA, PAPINI, PARISI, PINZA, PISCITELLO, PISTELLI, REDUZZI, ROCCHI, RUGGERI, RUGGIERI, RUSCONI, RUTA, SANTAGATA, SINISI, SORO, SQUEGLIA, STRADIOTTO, TANONI, TUCCILLO, VERNETTI, VILLARI, VOLPINI**

Disposizioni per la lotta contro la violenza stradale

*Presentata il 30 giugno 2003*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Seimilaseicentottantadue. Non ci si riflette mai abbastanza su questo numero. 6.682 morti. Ed è quello che, in termini di vite umane, avviene puntualmente ogni anno, senza soluzione di continuità: 6.682 vittime della strada nel 2001, 6.649 l'anno prima, 6.662

nel 1999, 6.342 nel 1998. Il 20 per cento dei morti ha meno di 25 anni di età.

Solo nel decennio fra il 1992 e il 2001 sono avvenuti circa 65.923 decessi. Effettuiamo un confronto tra cosa è cambiato nel 2002 rispetto al 2001: sulle autostrade i morti lo scorso anno sono stati 714,

praticamente gli stessi sia dell'anno precedente (715) sia del 2000 (710). I feriti da un anno all'altro, invece, sono quasi mille di più (23.794 rispetto ai 22.818 del 2001) e sono aumentati anche gli incidenti (da circa 47.500 si è andati oltre la soglia dei 48.000).

Proprio basandosi su dati dell'Unione europea, peraltro, è stato possibile stimare che la semplice riduzione della velocità massima di 5 chilometri orari (Kmh) eviterebbe ogni anno alla comunità ben 11 mila morti, un quarto del totale.

Altro punto chiave delle strategie dell'Unione europea è l'uso della cintura di sicurezza, un obbligo rispettato in Italia solo dal 30 per cento delle persone. La distanza dall'Unione europea è marcata pure dall'andamento della mortalità sulle strade nei dieci anni che vanno dal 1992 al 2001. Il fatto che sulle automobili siano sempre più diffusi sistemi di sicurezza attiva e passiva per i passeggeri (abs, *airbag*, barre di protezione, eccetera) ha contribuito a far scendere ovunque il numero dei decessi. Ma ci sono Paesi che non si sono fermati all'ammodernamento del parco auto. In Germania e in Inghilterra, nazioni con le quali amiamo spesso confrontarci, intervenendo con decisione sull'educazione stradale, sulla sensibilizzazione e sul controllo capillare delle violazioni alle regole della circolazione, hanno ridotto i morti, rispettivamente, del 34 per cento e del 17 per cento tra il 1992 e il 2001. L'Italia fa segnare solo un 10 per cento (terzultima nella Unione europea precede solo Irlanda e Lussemburgo, dove però il numero dei sinistri è bassissimo in numeri assoluti), meno della metà della media europea (-23,56 per cento) e con un altro dato, quello dei feriti, assolutamente in controtendenza: schizza dai 241.994 del 1992 a 334.679 del 2001.

Perché queste differenze enormi tra noi e gli altri Stati del vecchio continente? Anche in passato i diversi governi che si sono succeduti in carica — e lo racconta bene purtroppo una volta ancora l'analisi delle serie storiche del bollettino dei morti e dei feriti, che oscilla sì ma per circostanze legate più alla casualità che a

qualche seria strategia nazionale — non hanno certo legiferato o agito con competenza ed efficacia. Si può ricordare forse il decreto Ferri che, nel biennio 1988-1989, per sette mesi complessivi fissò in 110 kmh il limite massimo sulle autostrade: il risultato fu una diminuzione della mortalità del 13,7 per cento. Accantonata quella norma temporanea ci sono stati almeno dieci anni di vuoto, fino all'approvazione nel marzo del 2000 del Piano nazionale della sicurezza stradale, che prevedeva un complessivo ammodernamento della rete, partendo dai punti più a rischio. Ma a tre anni di distanza, esso è sostanzialmente inapplicato poiché anche nell'ultima legge finanziaria (legge n. 289 del 2002) non c'è traccia dei fondi necessari a farlo partire, almeno 650 milioni di euro.

Il discorso economico richiama immediatamente un altro aspetto: come il Paese impiega i soldi destinati alle infrastrutture. Di certo lo sviluppo del trasporto ferroviario, la manutenzione e l'ammodernamento della rete asfaltata garantirebbero una rapida diminuzione dell'incidentalità. Ci sono, ad esempio, 26.215 chilometri di strade statali che hanno la carreggiata troppo stretta, inferiore agli 8 metri previsti dalle norme, mentre oltre 10 mila chilometri presentano una pavimentazione appena sufficiente, insufficiente o addirittura completamente degradata.

Fatto grave è anche il problema della cronica carenza di organico delle Forze di polizia che effettuano i controlli sulle strade. Se nel 1960 controllavano il traffico 54 mila pattuglie per 2 milioni e mezzo circa di veicoli (una pattuglia ogni 4,5 automobili) oggi la asimmetria, il profondo squilibrio sono evidenti: ogni pattuglia ha mediamente il compito di sorvegliare la circolazione di circa 90 veicoli. E con l'aggravante che, rispetto al 1960, il numero delle pattuglie non è diminuito solo percentualmente ma anche in termini assoluti: dalle 545 mila di allora alle 477 mila di oggi.

Anche le sanzioni comminate sulle strade sono diminuite. Se nel 1981, con circa 24 milioni di veicoli circolanti, le

violazioni contestate dalla stradale furono 3,5 milioni, nel 2000, con un parco veicoli prossimo ai 42 milioni, sono scese a 2,6 milioni. Il rapporto tra multe e veicoli è passato dal 14,3 per cento del 1981 al 6 per cento del 2000. Sono diminuite, è la spontanea domanda retorica, le infrazioni commesse dagli automobilisti?

In ogni caso a un fenomeno complesso, come è quello dell'incidentalità stradale, si deve rispondere con una serie articolata di azioni.

Ecco allora il senso della proposta di legge, che vuole essere un primo passo verso il raggiungimento dell'obiettivo fissato dall'Unione europea di dimezzare il numero dei morti per incidente stradale al 2010, che è frutto anche del confronto con diverse realtà della società civile quali: la Fondazione Luigi Gruccione ente morale vittimestrada, l'Associazione dei familiari e vittime della strada l'Associazione amici della Polizia stradale, il Centro Antartide, Legambiente e altre; proposta di legge con la quale si intende promuovere l'adozione di alcune misure che permettano di coordinare meglio e di accelerare la capacità di intervento delle strutture che operano nell'ambito della sicurezza stradale, che introduce elementi propedeutici al rispetto di alcune norme fondamentali del codice della strada (limiti di velocità e cintura di sicurezza prima di tutto) e che, nello stesso tempo, vuole essere un punto di partenza per un ripensamento complessivo del sistema dei trasporti italiano.

Lo squilibrio che vede la stragrande maggioranza degli spostamenti avvenire su gomma, con una quota residuale lasciata al ferro e al cabotaggio, ha costituito e costituisce tuttora un elemento di forte negatività per il nostro Paese dal punto di vista ambientale, economico e — naturalmente — anche da quello dell'incidentalità stradale. Un'opera di ammodernamento del sistema dei trasporti dovrebbe dunque intervenire sulle « piccole opere » (manutenzione, messa in sicurezza, riadattamento, rifacimento delle infrastrutture) e dare nuova linfa alle ferrovie.

Nel dettaglio la proposta di legge presentata prevede intanto una « Sala unifi-

cata », una regia di tutti i soggetti che si occupano di sicurezza stradale al fine di coordinare meglio le iniziative per abbattere il rischio di incidentalità. Un organo che avrà anche il compito, come già avviene all'estero, di individuare le arterie più critiche, i punti più a rischio, e indirizzare quindi anche gli interventi per il miglioramento delle infrastrutture. Alla Sala unificata, che accoglierà anche rappresentanti delle associazioni di familiari e vittime della strada, ambientaliste e dei consumatori, il compito di raccogliere, con cadenza settimanale, dati sui flussi di traffico e sull'incidentalità stradale, di elaborarli al fine di predisporre una carta dei rischi riferita alla rete delle strade statali, principali e secondarie, e delle autostrade. Una elaborazione finalizzata al rapido e capillare intervento da parte delle Forze dell'ordine nell'attività di vigilanza sul rispetto dei limiti di velocità e di regolazione dei flussi di traffico, in particolare nei giorni festivi. Questa *task force* dovrà inoltre compilare ogni anno, entro il 31 dicembre, l'elenco delle gallerie, delle strade urbane, delle strade extraurbane e delle autostrade più a rischio di incidenti stradali così da poter individuare gli interventi prioritari di manutenzione delle strade più a rischio. Dovrà individuare, inoltre, nuove modalità d'intervento, anche mediante l'uso di strumenti ad alta tecnologia, per ridurre il numero degli incidenti stradali, seguendo, da questo punto di vista, l'esperienza consolidata di altri Paesi europei (come l'Inghilterra) o extraeuropei (come l'Australia) dove è prassi la periodica redazione di un *rating* del rischio di incidentalità sulle arterie nazionali.

Naturalmente tra i compiti di questa nuova struttura vi è anche la realizzazione di campagne di educazione stradale e di comunicazione sui rischi legati alla violazione delle norme di comportamento del codice della strada. A proposito di sensibilizzazione, la proposta di legge prevede, sul modello francese, l'installazione di sagome nere di forma e dimensione umane in corrispondenza dei luoghi dove si sono verificati incidenti mortali al fine di am-

monire gli utenti della strada ad una maggiore prudenza.

La proposta di legge si sofferma poi sulle auto: suggerisce un dispositivo che consenta l'accensione della vettura solo con la cintura di sicurezza allacciata e l'installazione di un limitatore di velocità regolabile dal proprietario, interviene sulla patente a punti e su alcune sanzioni particolari che dovrebbero costare di più agli indisciplinati. Infine richiede un fi-

nanziamento di 200 milioni di euro l'anno per l'attività della Polizia stradale e dell'Arma dei carabinieri in materia di prevenzione, di vigilanza e repressione delle infrazioni al codice della strada, per l'incremento del numero delle pattuglie su strada, per l'acquisto di dispositivi tecnici per l'accertamento di determinate infrazioni, per il completamento della pianta organica e per la formazione e l'aggiornamento professionali degli addetti.

## PROPOSTA DI LEGGE

—

## ART. 1.

*(Finalità).*

1. La presente legge reca misure finalizzate alla lotta contro la violenza stradale, in coerenza con l'obiettivo di dimezzare il numero delle vittime della strada a livello comunitario entro il 2010, contenuto nel Libro bianco presentato dalla Commissione europea il 12 settembre 2001 « La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte » di cui alla comunicazione (2001) 370, per il rafforzamento dell'attività delle Forze dell'ordine di vigilanza, prevenzione e repressione delle infrazioni al codice della strada e per la sua piena attuazione, nonché per il coordinamento delle funzioni attinenti alla sicurezza stradale previste dalla legislazione vigente in materia.

## ART. 2.

*(Istituzione della Sala unificata di coordinamento per la sicurezza stradale).*

1. Per le finalità di cui all'articolo 1 e allo scopo di consentire lo svolgimento coordinato delle funzioni previste dalla legislazione vigente nonché al fine di dare attuazione alle misure contenute nel codice della strada è istituita, presso il Ministero dell'interno, la Sala unificata di coordinamento per la sicurezza stradale.

2. La nomina dei componenti della Sala unificata di coordinamento per la sicurezza stradale è disposta con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.

3. Il decreto di cui al comma 2, recante, altresì, disposizioni sull'organizzazione e

sul funzionamento della Sala unificata di cui al comma 1, è emanato previo parere delle Commissioni parlamentari competenti e previa intesa acquisita in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, di seguito denominata « Conferenza unificata », entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

4. Con successivo decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono stabiliti, nei limiti dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 6, i compensi spettanti ai componenti della Sala unificata di cui al comma 1.

5. La Sala unificata di coordinamento per la sicurezza stradale è composta da:

a) un rappresentante della Polizia di Stato, proposto dal capo della Polizia;

b) un rappresentante dell'Arma dei carabinieri, proposto dal comandante generale dell'Arma;

c) un rappresentante del Corpo della guardia di finanza, proposto dal comandante generale del Corpo;

d) un rappresentante del Ministero dell'interno, un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e un rappresentante del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, indicati, rispettivamente, dal Ministro dell'interno, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio;

e) un rappresentante della Conferenza unificata;

f) un rappresentante dell'Ente nazionale per le strade (ANAS), designato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

g) due rappresentanti delle società concessionarie di autostrade, designati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

h) due rappresentanti delle associazioni delle vittime della strada, proposti

dalla Consulta nazionale sulla sicurezza stradale;

*i)* due rappresentanti delle associazioni ambientaliste, proposti dal Consiglio nazionale per l'ambiente di cui all'articolo 12 della legge 8 luglio 1986, n. 349;

*l)* due rappresentanti delle associazioni di utenti e consumatori, proposti dal Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti di cui all'articolo 4 della legge 30 luglio 1998, n. 281, e successive modificazioni.

6. Per il funzionamento della Sala unificata di cui al comma 1 è autorizzata la spesa di 500 mila euro per ciascuno degli anni 2003, 2004 e 2005.

### ART. 3.

*(Compiti della Sala unificata di coordinamento per la sicurezza stradale).*

1. La Sala unificata di coordinamento per la sicurezza stradale svolge i seguenti compiti:

*a)* raccoglie, con cadenza settimanale, dati sui flussi di traffico e sull'incidentalità stradale e li elabora al fine di predisporre una carta dei rischi riferita alla rete delle strade statali, principali e secondarie, e delle autostrade. Tale elaborazione è finalizzata al rapido e capillare intervento da parte delle Forze dell'ordine nell'attività di vigilanza sul rispetto dei limiti di velocità e di regolazione dei flussi di traffico, in particolare nei giorni festivi;

*b)* fornisce informazioni, anche attraverso gli strumenti del servizio pubblico radiotelevisivo, ai cittadini, agli utenti e alle aziende circa gli eventi che modificano, limitano o comunque condizionano la fruizione della rete stradale e autostradale;

*c)* elabora e diffonde, con cadenza mensile, dati sugli incidenti stradali su scala nazionale e regionale;

*d)* redige ogni anno, entro il 31 dicembre, sulla base dei dati forniti, entro il 31 ottobre di ogni anno, da regioni, province e comuni, dall'ANAS e dalle società concessionarie autostradali l'elenco delle strade urbane, delle strade extraurbane e delle autostrade ritenute più a rischio di incidenti stradali;

*e)* individua, sulla base degli elaborati e delle informazioni di cui alle lettere *a)*, *c)* e *d)*, gli interventi prioritari di manutenzione e di messa in sicurezza delle strade ritenute più a rischio di incidenti;

*f)* individua, sulla base degli elaborati e delle informazioni di cui alle lettere *a)*, *c)* e *d)*, gli interventi prioritari di potenziamento dell'illuminazione delle gallerie e delle strade ritenute più a rischio di incidenti;

*g)* individua nuove modalità di intervento, anche mediante l'utilizzazione di strumenti ad alta tecnologia, per ridurre il numero degli incidenti nelle gallerie e nelle strade;

*h)* predispone e coordina campagne di educazione stradale e di comunicazione sui rischi legati alla violazione delle norme di comportamento di cui titolo V del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni;

*i)* dispone e coordina l'installazione, nelle sole strade extraurbane, di sagome, a dimensione e forma umane, in corrispondenza dei luoghi dove si sono verificati incidenti mortali al fine di sensibilizzare gli utenti della strada ad un maggior rispetto delle norme a tutela della sicurezza stradale e di indurli a maggiore prudenza.

2. Gli interventi di cui al comma 1 confluiscono in un programma approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per la realizzazione del quale è autorizzata la spesa di 200 milioni di euro nel 2003, 300 milioni di euro nel 2004 e 700 milioni di euro nel 2005.



## ART. 4.

*(Dispositivi per limitare il rischio di incidente).*

1. Le autovetture di nuova immatricolazione devono essere dotate di un sistema, anche elettronico, che:

a) consente l'accensione dell'autovettura solo nel momento in cui le cinture di sicurezza sono state allacciate;

b) impedisce il superamento dei limiti di velocità massima stabiliti dalle leggi vigenti in materia;

c) consente la registrazione di tutte le informazioni, con particolare attenzione a quelle di cui alla lettera b), relative all'utilizzo dell'autovettura.

2. Con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono emanate, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le norme e le specifiche tecniche dei dispositivi di cui al comma 1, nonché le istruzioni, le modalità e i termini per l'installazione dei medesimi dispositivi sugli autoveicoli.

## ART. 5.

*(Sanzioni).*

1. A colui che manomette, elimina o rende in tutto o in parte inservibili i dispositivi di cui all'articolo 4 della presente legge, e nel caso di violazione degli articoli 186 e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, relativi alla guida in stato di ebbrezza e sotto l'influenza di sostanze stupefacenti si applica la sanzione della perdita totale del punteggio di cui al comma 6 dell'articolo 126-bis del medesimo decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotto dall'articolo 7 del decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9.

2. Nei casi di superamento del limite di velocità di oltre 10 chilometri orari, e di guida senza le cinture di sicurezza allac-

ciate se trattasi di autoveicolo e senza l'uso a norma di legge del casco protettivo se trattasi di motoveicolo, nonché di transito nelle corsie preferenziali, nelle piste ciclabili e nelle corsie di emergenza, si applica la sanzione della decurtazione di 10 punti del punteggio di cui all'articolo 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dall'articolo 7 del decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9.

3. Sono puniti con la decurtazione di 7 punti del punteggio di cui all'articolo 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dall'articolo 7 del decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9:

a) la violazione dell'articolo 154, comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e l'inversione di marcia in luoghi dove tale manovra non è comunque consentita;

b) il mancato arresto in prossimità degli attraversamenti pedonali;

c) l'uso del telefono portatile durante la guida senza auricolare o senza dispositivo viva voce.

4. La perdita totale del punteggio della patente di guida a seguito di una o più violazioni delle norme del presente articolo comporta l'impossibilità di sostenere l'esame di idoneità di cui all'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, per tre mesi dalla data di cessazione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida.

5. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 141, comma 9, terzo periodo, le parole: « da due a sei mesi » sono sostituite dalle seguenti: « da tre a nove mesi »;

b) all'articolo 142, comma 9, al secondo periodo, le parole: « da uno a tre mesi » sono sostituite dalle seguenti: « da tre a sei mesi » e al terzo periodo, le parole: « da tre a sei mesi » sono sostituite dalle seguenti: « da quattro a otto mesi »;

c) all'articolo 186, comma 2, secondo periodo, le parole: « da quindici giorni a tre mesi, ovvero da un mese a sei mesi » sono sostituite dalle seguenti: « da tre mesi a sei mesi, ovvero da quattro mesi a otto mesi ».

ART. 6.

*(Misure per incrementare l'attività di prevenzione, vigilanza e repressione delle infrazioni).*

1. Per l'espletamento delle attività della Polizia stradale e dell'Arma dei carabinieri di prevenzione, vigilanza e repressione delle infrazioni al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come da ultimo modificato dall'articolo 5 della presente legge, e, in particolare, per l'incremento del numero delle pattuglie operanti sulle strade, realizzato anche attraverso la copertura e il potenziamento della pianta organica della Polizia stradale pari ad almeno il 30 per cento dell'organico attuale, per l'acquisto di dispositivi tecnici finalizzati all'accertamento di determinate infrazioni, nonché per la formazione e l'aggiornamento professionali degli addetti, è autorizzata per ciascuno degli anni 2003, 2004 e 2005, la spesa di 200 milioni di euro.

ART. 7.

*(Copertura finanziaria).*

1. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 2, comma 6, valutato in 500 mila euro per ciascuno degli anni 2003, 2004 e 2005, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2003-2005, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2003, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'interno.

2. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 3, comma 2, valutato in 200 milioni di euro per l'anno 2003, 300 milioni di euro per l'anno 2004 e 700 milioni di euro per l'anno 2005, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2003-2005, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2003, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

3. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 6, valutato in 200 milioni di euro per ciascuno degli anni 2003, 2004 e 2005, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2003-2005, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2003, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

4. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

#### ART. 8.

*(Entrata in vigore).*

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

