

CAMERA DEI DEPUTATI N. 5620

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**MISURACA, AMATO, PRESTIGIACOMO, CARUSO, CUCCU, CHIUSOLI,
LUCIDI, STAGNO d'ALCONTRES, SCALTRITTI, GUIDI, CICU, FILOCAMO,
DI NARDO, ACIERNO, PALUMBO, PORCU**

Disposizioni in materia di sicurezza stradale
e di tutela dei superstiti delle vittime di incidenti stradali

Presentata il 29 gennaio 1999

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Ogni anno in Italia migliaia sono le vittime della strada, basti considerare che solo nel 1997 sono state circa 7 mila; tra queste la maggioranza sono ragazzi con età compresa tra i 15 e i 30 anni. Vittime sono, inoltre, anche i superstiti agli incidenti stradali che hanno riportato più o meno lesioni gravi, costituendo una fonte di costi sociali per lo Stato non indifferente; infatti solo per il 1996 il costo è stato di 16 mila miliardi di lire.

La fattispecie di « morte stradale » che la nostra società crea è da ascrivere all'inefficacia del sistema, evitabile con una spesa inferiore al suo costo, ed è degna di considerazione da parte di uno Stato, il nostro, il cui compito primario è la tutela della salute e della vita dei cittadini. Va riconosciuto che le norme oggi vigenti non

garantiscono affatto questa tutela. Occorre, allora, modificare la situazione legislativa in termini risolutivi, mirati alla prevenzione e tuttavia decisi nelle sanzioni, e occorrerà poi vigilare attentamente perché le nuove norme non subiscano disapplicazione.

Il risarcimento che la normativa attuale offre ai familiari delle vittime della strada è nullo o quasi. Infatti le compagnie di assicurazione liquidano dei risarcimenti inferiori a quelli dovuti ed i responsabili degli incidenti tornano sulle strade a condurre veicoli come se nulla fosse accaduto con l'unico onere di pagare un diverso *malus* assicurativo.

La presente proposta di legge, nel suo complesso vuole rappresentare una speranza per le generazioni future sia in ter-

mini di educazione stradale che in termini di tutela dei cittadini vittime e non della strada.

Deve essere, ancora, sottolineato che la normativa recata dalla proposta di legge è attesa con grande impazienza dai familiari delle vittime della strada, i quali si sono riuniti nel « Comitato italiani familiari vit-

time della strada », costituito al di fuori degli schieramenti politici, ma dotato di uno spiccato senso civico che lo porta ad operare affinché l'intera materia della sicurezza stradale possa essere regolamentata nel migliore dei modi, secondo i principi generali recati dalla presente proposta di legge.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

*(Insegnamento dell'educazione stradale
nelle scuole).*

1. L'educazione stradale, intesa ai sensi del comma 2, è materia di studio e di esame in tutta la scuola dell'obbligo e fa parte della didattica nelle scuole materne pubbliche e private.

2. Ai fini della presente legge l'educazione stradale deve essere intesa come conoscenza da parte degli studenti della pericolosità della strada e della guida, dei principi di sicurezza e delle norme di condotta per tutti gli utenti, dei fondamenti giuridici del danno, del risarcimento e dell'assicurazione, dei dati relativi alle stragi stradali e dello stato della legislazione sulla materia, degli elementi di funzionamento e delle norme di conduzione dei veicoli, dei comportamenti e degli interventi di pronto soccorso in caso di incidente ed in particolare come consapevolezza della necessità di usare la strada escludendo ogni stato soggettivo di incapacità ed aggressività.

3. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro della pubblica istruzione, di intesa con i Ministri dei trasporti e della navigazione, dei lavori pubblici e dell'interno, predispone, con proprio decreto, appositi programmi di insegnamento dell'educazione stradale per tutti gli istituti scolastici e per i loro diversi ordini e gradi.

4. Con lo stesso decreto di cui al comma 3 il Ministro della pubblica istruzione determina le modalità di insegnamento dell'educazione stradale e quelle di verifica del suo apprendimento, individua le caratteristiche dei libri di testo e le figure dei docenti, stabilendo in non meno di cinque le ore settimanali di lezione per tutti i gradi e gli istituti della scuola dell'obbligo.

5. I singoli istituti della scuola dell'obbligo possono chiedere, per esercitazioni pratiche che non devono superare la misura di un quinto rispetto al monte ore di insegnamento della materia dell'educazione stradale, la collaborazione dei Corpi di polizia municipale e delle unità di pubblica sicurezza, dei Carabinieri e della Guardia di finanza interessate alla sicurezza stradale.

6. I singoli istituti della scuola dell'obbligo possono altresì chiedere, a fini di insegnamento e non di valutazione e per non oltre la misura di un quinto rispetto al monte ore di insegnamento della materia dell'insegnamento stradale, l'intervento dei servizi di psicologia delle aziende sanitarie locali nonché dei medici dei servizi di pronto soccorso delle stesse aziende.

7. I fondi occorrenti per l'attuazione del presente articolo sono reperiti nell'ambito degli ordinari stanziamenti di bilancio del Ministero della pubblica istruzione, anche con riduzione delle spese previste in altri capitoli.

8. L'articolo 230 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è abrogato.

ART. 2.

(Limitatore di velocità).

1. I produttori e gli importatori di veicoli a motore di qualsiasi genere e tipo destinati al trasporto di persone e/o cose sulle autostrade e sulle strade urbane ed extraurbane pubbliche di ogni categoria nel territorio italiano sono tenuti ad installare sui citati veicoli, quando la loro velocità possa superare i centotrenta chilometri l'ora, un meccanismo, approvato dal Ministero dei trasporti e della navigazione, che ne limita la velocità massima a centoquaranta chilometri l'ora.

2. L'accertamento della produzione o della importazione di uno o più veicoli privi del meccanismo di limitazione previsto dal comma 1 comporta il divieto, imposto nei confronti del produttore o dell'importatore dal Ministro dei trasporti

e della navigazione con apposito decreto, della prosecuzione dell'attività dell'intera azienda per cinque giorni lavorativi, e di dieci giorni in caso di recidiva accertata in un periodo di sei mesi, con obbligo per il produttore o l'importatore del pagamento delle retribuzioni ai lavoratori dipendenti anche nei periodi di sospensione del lavoro.

3. I proprietari dei veicoli di cui al comma 1 non dotati del meccanismo di limitazione ivi previsto provvedono alla sua applicazione sui veicoli; le relative spese restano a carico del Ministero dei trasporti e della navigazione che precisa, con proprie disposizioni, i modi e i termini del montaggio diretto a propria cura, ovvero del rimborso del relativo costo. I fondi occorrenti sono reperiti nell'ambito degli ordinari stanziamenti di bilancio.

4. La mancanza di installazione o l'inefficienza dei meccanismi di limitazione di cui al comma 1 comporta, se accertata su un veicolo in circolazione, il sequestro dello stesso veicolo per sei mesi, con spese di rimessaggio a carico del proprietario.

5. Le disposizioni del presente articolo acquistano efficacia sei mesi dopo la data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 3.

(Responsabilità personale non assicurabile in materia di lesioni stradali mortali o gravissime).

1. È costituito presso il Ministero dei trasporti e della navigazione e sotto la diretta responsabilità del Ministro, che lo amministra e lo rappresenta, un Fondo di sovvenzionamento delle iniziative e delle attività pubbliche e private indirizzate alla prevenzione degli incidenti sulla strada, costituito dai versamenti di cui al comma 2.

2. Chiunque per colpa giudizialmente accertata provochi un incidente stradale o ne aggravi le conseguenze causando la morte di terzi o di trasportati o procu-

rando loro lesioni personali gravissime e sia per tale motivo condannato al risarcimento del danno in favore delle vittime o dei loro aventi causa è tenuto, salva ogni altra conseguenza civile e penale, a corrispondere personalmente al Fondo di cui al comma 1 una somma pari al 10 per cento dell'importo complessivamente liquidato a titolo di risarcimento.

3. L'obbligo di cui al comma 2 non è assicurabile e il suo adempimento è suscettibile di esecuzione forzata da parte del Fondo di cui al comma 1 secondo le disposizioni vigenti in materia ed anche, nella misura del 30 per cento, sulle somme dovute al responsabile degli incidenti di cui al medesimo comma 2 per retribuzioni ed indennità relative a rapporto di lavoro subordinato nonché per pensioni o rendite previdenziali ed assistenziali di qualsiasi natura.

4. Nelle ipotesi di concorso, il credito della vittima o dei suoi aventi causa per il risarcimento dei danni è privilegiato rispetto al credito del Fondo di cui al comma 1.

ART. 4.

(Eccesso di velocità).

1. Il comma 8 dell'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente:

« 8. Chiunque supera di oltre 10 km/h e di non oltre 30 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire duecentotrentacinquemila a lire novecentoquarantamila ».

2. Il comma 9 dell'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dai seguenti:

« 9. Chiunque supera i limiti massimi di velocità di oltre 30 km/h è soggetto, oltre che alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinquecentosettantacinquemilacinquecento a lire duemilionitrecentocinquantamila, alle se-

guenti sanzioni amministrative accessorie ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, titolo VI:

a) se il superamento è di non oltre 40 km/h, sospensione dalla patente di guida e sequestro del veicolo per trenta giorni quando l'infrazione sia ammessa dal conducente e di sessanta giorni quando sia altrimenti accertata con provvedimento definitivo;

b) se il superamento è di non oltre 50 km/h, sospensione della patente di guida e sequestro del veicolo per sessanta giorni quando l'infrazione sia ammessa dal conducente e di centoventi giorni quando sia altrimenti accertata con provvedimento definitivo;

c) se il superamento è maggiore di 50 km/h, sospensione della patente di guida e sequestro del veicolo per novanta giorni quando l'infrazione sia ammessa dal conducente e di centottanta giorni quando sia altrimenti accertata con provvedimento definitivo.

9-bis. Le sanzioni amministrative accessorie di cui al comma 9 sono raddoppiate quando la violazione è commessa da conducente in possesso della patente di guida da meno di tre anni o recidivo nell'arco di dodici mesi in una delle infrazioni previste nel medesimo comma 9 ».

ART. 5.

(Prevedibilità dell'evento).

1. Il reato di omicidio colposo commesso con violazione delle norme del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, o comunque di quelle relative alla circolazione stradale è assoggettato alla pena prevista dall'articolo 584 del codice penale quando il responsabile o corresponsabile del sinistro che provoca la morte risulti avere agito potendo o dovendo ritenere prevedibile l'evento.

2. Nei confronti dei soggetti di cui al comma 1 si applica la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della patente a vita.

3. Nell'ipotesi di cui al comma 1 il responsabile è punito con la reclusione da uno a tre anni per il reato di cui al comma 6 dell'articolo 189 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e con la reclusione da due a sei anni per il reato di cui al comma 7 dello stesso articolo 189.

ART. 6.

(Elevazione delle pene edittali per i reati di lesioni colpose stradali gravi, gravissime e mortali).

1. Il secondo comma dell'articolo 589 del codice penale è sostituito dal seguente.

« Se il fatto è commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale la pena è della reclusione da tre a nove anni e si applica la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della patente di guida per nove anni; se è commesso con violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro la pena è della reclusione da uno a cinque anni ».

2. Il terzo comma dell'articolo 590 del codice penale è sostituito dal seguente:

« Se i fatti di cui al precedente capoverso sono commessi con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale la pena per le lesioni gravi è della reclusione da sei mesi a due anni o della multa da lire dieci milioni a lire quaranta milioni e la pena per le lesioni gravissime è della reclusione da due a sei anni con applicazione della sanzione amministrativa accessoria del ritiro della patente di guida per due anni. Se i fatti sono commessi con violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro la pena per le lesioni gravi è della reclusione da due a sei mesi o della multa da lire quattrocentomila a un milione duecentomila e la pena per le lesioni gravissime è della reclusione da sei mesi a due anni o della multa da lire un milione duecentomila a due milioni quattrocentomila ».

ART. 7.

(Accelerazione dei processi civili in materia di risarcimento danni da incidenti stradali gravi).

1. Dopo l'articolo 175 del codice di procedura civile, è inserito il seguente:

« ART. 175-bis. — *(Domande di risarcimento in caso di incidenti stradali).* — Quando è chiamato a pronunciare su domanda di risarcimento relativa a lesioni personali mortali o gravissime provocate da incidente stradale il giudice istruttore fissa le udienze di trattazione successive alla prima a non più di due mesi l'una dall'altra.

Nei processi di cui al primo comma sono vietate le udienze di mero rinvio ».

ART. 8.

(Abbreviazione dei termini dell'istruttoria penale ed esclusione dei meccanismi di riduzione di pena in ordine ai reati di lesioni stradali mortali o gravissime).

1. Dopo l'articolo 553 del codice di procedura penale è inserito il seguente:

« ART. 553-bis. — *(Termini di durata delle indagini preliminari in casi particolari).* — 1. Quando si procede per taluno dei reati previsti dall'articolo 589, secondo comma, e dall'articolo 590, terzo comma, primo periodo, del codice penale, il termine di cui al comma 2 dell'articolo 405 è ridotto a tre mesi.

2. Il termine di cui al comma 1 è prorogabile di soli due mesi ai sensi dell'articolo 406 e soltanto per i motivi di cui alle lettere b) e c) del comma 2 dell'articolo 407.

3. La durata delle indagini preliminari non può in nessun caso superare i sei mesi ».

2. Dopo l'articolo 554 del codice di procedura penale è inserito il seguente:

« ART. 554-bis. — *(Chiusura delle indagini preliminari in casi particolari).* — 1.

Quando si procede per taluno dei reati previsti dall'articolo 589, secondo comma, e dall'articolo 590, terzo comma, primo periodo, del codice penale, il decreto di citazione a giudizio deve essere emesso entro trenta giorni dalla chiusura delle indagini preliminari ».

3. Dopo l'articolo 555 del codice di procedura penale è inserito il seguente:

« ART. 555-bis. — (*Termini per l'udienza di comparizione in casi particolari*). — 1. Quando si procede per taluno dei reati previsti dall'articolo 589, secondo comma, e dall'articolo 590, terzo comma, primo periodo, del codice penale, l'udienza di comparizione di cui alla lettera d) del comma 1 dell'articolo 555 è fissata a non oltre novanta giorni dalla emissione del decreto ».

4. Dopo l'articolo 448 del codice di procedura penale è inserito il seguente:

« ART. 448-bis. — (*Richieste in caso di omicidio o lesioni stradali*). — 1. Quando si procede per reati di omicidio colposo stradale o di lesioni gravissime stradali le richieste di cui agli articoli 438, comma 1, e 444, comma 1, sono procedibili soltanto se vi è il consenso delle persone offese dal reato limitatamente alla stessa vittima, se sopravvissuta ed in grado di fornirlo, e altrimenti, e nell'ordine, a tutti i parenti anche adottivi entro il primo grado, in loro mancanza al coniuge, in sua mancanza al convivente, in mancanza a tutti i parenti anche adottivi entro il secondo grado ».

ART. 9.

(*Attribuzione di provvisoria in materia di lesioni stradali mortali o gravissime*).

1. Il giudice civile ed il giudice penale chiamati a trattare casi di incidenti stradali nei quali sia allegata e documentalmente provata la sussistenza di lesioni gravissime a danno delle vittime, o la loro morte, sono tenuti, nella prima udienza di trattazione e rispettivamente nella prima

udienza dibattimentale, su richiesta delle vittime o dei loro aventi causa e sempre che la domanda non appaia palesemente infondata, a condannare coloro che sono indicati come responsabili del danno e, ove risulti rapporto di assicurazione che lo consenta, i loro assicuratori, al pagamento in favore delle stesse vittime o dei loro aventi causa di una provvisionale pari ad una percentuale, variabile tra il 30 ed il 50 per cento in ragione della apparente fondatezza della domanda, di quanto secondo l'esperienza dell'ufficio verrebbe liquidato in sentenza a titolo di risarcimento del danno allegato.

2. L'adempimento dell'obbligo nascente dalla condanna di cui al comma 1, è suscettibile di esecuzione forzata ai sensi delle disposizioni vigenti in materia ed anche sulle somme dovute al presunto responsabile per retribuzioni ed indennità relative a rapporto di lavoro subordinato nonché per pensioni o rendite previdenziali ed assistenziali di qualsiasi natura nella misura del 30 per cento di tali somme.

ART. 10.

(Risarcimento danno morale).

1. Il risarcimento del danno morale da morte è, salvi l'accertamento e la graduazione delle responsabilità, liquidato in favore dei superstiti nell'importo che sarebbe stato dovuto alla vittima, ove fosse sopravvissuta, per danno biologico pari al 100 per cento, quando abbiano diritto al citato risarcimento il coniuge o convivente e gli ascendenti e discendenti in linea retta, da soli o in concorso tra loro e/o con altri parenti.

2. Se hanno diritto al risarcimento soltanto parenti entro il secondo grado, da soli o in concorso con altri, l'importo di cui al comma 1 è ridotto del 30 per cento.

3. Per ciascuna delle due ipotesi di non convivenza con la vittima dei soggetti di cui ai commi 1 e 2 e di sopravvivenza di altri loro coniugi dello stesso grado della vittima, gli importi di cui ai medesimi commi sono ridotti del 10 per cento.

4. Il giudice può aumentare fino al 20 per cento l'importo del risarcimento liquidato ai sensi dei commi 1, 2 e 3, in considerazione delle particolarità del caso specifico.

ART. 11.

(Delega del Governo).

1. Il Governo è delegato ad emanare appositi decreti legislativi, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge e secondo i principi e criteri direttivi ivi stabiliti, finalizzati:

a) all'informazione ed al coinvolgimento dell'opinione pubblica sui problemi della infortunistica stradale con campagne annuali di diffusione dei dati relativi alle conseguenze di mortalità, di invalidità e di spesa sociale in Italia e negli altri Paesi dell'Unione europea;

b) alla modifica della disciplina di concessione della patente di guida con l'istituzione dell'obbligo di ottenerla per la conduzione su strada di qualsiasi veicolo a motore, con l'introduzione della patente a punti, con il suo rilascio soltanto a chi mostri, oltre che una assoluta padronanza della conduzione del veicolo ed una totale conoscenza delle norme di circolazione, di prevenzione degli incidenti e del pronto soccorso, anche un atteggiamento, da accertare con opportune indagini psicologiche, di radicato rispetto della vita e della salute propria e altrui;

c) ad un deciso, capillare e duraturo potenziamento delle attività, statali e degli enti territoriali, di prevenzione della incidentalità e dei reati stradali con particolare riguardo allo stato di manutenzione e di sicurezza delle strade, al rispetto dei limiti di velocità, alle condizioni psicologiche dei conducenti, da controllare nell'immediatezza di ogni incidente con lesioni personali, all'uso delle cinture di sicurezza per le autovetture e del casco per moto e ciclomotori, alla generalizzazione dei sovrappassi pedonali e dei controlli visivi collegati ai semafori, all'impianto di effi-

cienti *guard rail* nei tratti particolarmente esposti di tutte le strade pubbliche e di reti di protezione in corrispondenza dei tratti pericolosi dei viadotti autostradali;

d) ad anticipare la chiusura serale delle discoteche generalizzando i controlli antidroga al loro interno e nei confronti dei conducenti sulle vie di ritorno da esse;

e) ad imporre come necessario corredo di ogni autovettura prodotta o importata nel Paese successivamente alla data di entrata in vigore dei decreti legislativi, prevedendo opportune sanzioni amministrative nei confronti dei produttori e degli importatori inosservanti, gli *air bag* per conducente e passeggeri, un impianto frenante ABS, un interruttore inerziale anti-incendio, poggiatesta anche posteriori, un estintore e un tachigrafo;

f) a determinare, nell'ambito dei valori massimi ritenuti in sede giurisprudenziale, il valore nazionale del punto di danno biologico, prevedendo lo schema dell'adattamento di tale valore alle variazioni del valore della moneta;

g) a costituire in favore del coniuge o convivente e dei parenti anche adottivi entro il primo grado, superstiti di persone incolpevolmente decedute per incidente stradale e non abbienti, una posizione preferenziale in tutti i concorsi e nelle graduatorie relativi al pubblico impiego.

2. Gli eventuali oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo sono posti a carico degli ordinari stanziamenti di bilancio delle amministrazioni interessate, anche con riduzione delle spese relative ad altri capitoli.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

