



DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori BERSELLI e BORNACIN

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 21 LUGLIO 2010

Modifiche agli articoli 72 e 162 del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore e loro rimorchi e di segnalazione di veicolo fermo

ONOREVOLI SENATORI. - Negli ultimi anni, lo studio della sicurezza stradale sta evolvendo verso un approccio di sistema, superando quello, ormai un pò datato e limitativo, basato sullo studio dei soli tre elementi che costituivano il ben noto trinomio fondamentale costituito dalla triade uomo, ambiente e veicolo.

Nella moderna logica dei sistemi, gli obiettivi in materia di sicurezza stradale dipendono, con diversa ma comunque significativa incidenza, da diversi fattori la cui individuazione è spesso difficoltosa in quanto, ad oggi, nel nostro Paese non si dispone di approfonditi studi e ricerche in grado di mettere in luce la preponderanza di un fattore sugli altri e - cosa ancora più importante - le interrelazioni funzionali con gli altri elementi del sistema.

In linea di principio, e come confermano numerosi studi internazionali, specialmente nel settore dei motocicli, uno dei fattori che assurge grande rilievo tra i determinanti di un incidente stradale è certamente il fattore della visibilità. Molti incidenti stradali, infatti, avvengono proprio per mancanza o scarsa visibilità del veicolo. Si pensi, ad esempio, che in autostrada, uno degli ambienti stradali più sicuri in assoluto, muoiono circa dieci persone all'anno investite sulle corsie di emergenza o nelle piazzole di sosta, vuoi per imperizia e disattenzione dei conducenti, ma anche - e soprattutto - per mancanza di idonei strumenti atti a rendere maggiormente visibile il veicolo fermo od in sosta, quantunque in condizioni di oggettivo rispetto delle norme.

Assai numerosi, poi, sono gli incidenti che avvengono in area sub-urbana ed extraurbana causati da veicoli fermi sulla carreggiata od al bordo della stessa, per un incidente (ma-

gari lieve o lievissimo) e che vengono tamponati da uno o più veicoli provenienti da tergo a velocità elevate. Un veicolo fermo, quindi, anche al bordo della carreggiata, rappresenta in ogni caso una perturbazione con importanti riflessi sui livelli della sicurezza della circolazione, diventando esso stesso un pericolo che eleva fortemente il rischio di un incidente stradale.

In ogni caso, si può, a ragione, ritenere che garantendo una migliore visibilità ai veicoli fermi od in sosta per motivi di lavoro (per esempio carico e scarico per i veicoli pesanti) o per motivi di emergenza (per esempio veicolo in avaria o veicoli di soccorso fermi per prestare la loro opera) possa costituire un valido strumento atto alla diminuzione di questo tipo di incidente che purtroppo, spesso determina feriti anche gravi e decessi anche tra le stesse forze di polizia nell'esercizio delle proprie funzioni.

L'articolo proposto, di fatto, limita un altro importante possibile pericolo per la sicurezza della circolazione, in questo caso per la sicurezza dei cicli e dei motocicli a due ruote. Le modifiche proposte, infatti, rendendo obbligatorio l'uso di idonei dispositivi di segnalamento luminoso per i veicoli pesanti provvisti di sponde idrauliche posteriori ribaltabili, riduce fortemente il rischio di impatto contro dette superfici metalliche sporgenti ed acuminate che - spesso in città - risultando poco visibili in virtù della loro conformazione a lama orizzontale.

Per concludere, è indubitabile che una migliore visibilità dei veicoli migliori i livelli di sicurezza stradale. Si pensi infatti che uno degli interventi che assieme alla patente a punti, a partire dal 2003, furono introdotti per ridurre gli incidenti stradali, fu proprio l'introduzione dell'obbligo di accensione

delle cosiddette «luci diurne» (ovvero l'obbligo, fuori dai centri urbani, di mantenere accese le luci del veicolo). A seguito di tali interventi, la mortalità stradale in Italia è diminuita di ben il 33 per cento, passando dai quasi 7100 decessi all'anno agli attuali 4739, con un risparmio in termini di costi sociali stimabile in circa dieci miliardi di euro.

E bene sottolineare che finanche i documenti della Commissione europea hanno più volte ricordato che i problemi di visibilità sono tra quelli su cui si dovrebbe maggiormente lavorare. Nella comunicazione COM(2003) 311 del 2 giugno 2003, dal titolo: «Programma di azione europeo per la sicurezza stradale - Dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa», si afferma che occorre «... Adattare al progresso tecnico le direttive relative agli urti frontali, laterali e posteriori degli autoveicoli pesanti per limitare l'incastro dei veicoli ...».

E ancora, nello stesso documento, si afferma: «... gli Stati membri e l'industria devono cercare di introdurre un approccio integrato che permetterà una maggiore efficacia di queste nuove tecnologie di sicurezza. Occorrerà anche, nel rispetto della legislazione sulla protezione dei dati e del diritto alla mobilità, continuare a studiare tecnologie promettenti, come: (...) i dispositivi specifici capaci di allertare il conducente di un rischio di collisione (...). Il miglioramento della visibilità dei veicoli, il miglioramento della visione notturna o in condizioni difficili sono i fattori di prevenzione che offrono le prospettive più incoraggianti».

Per quanto attiene i motocicli, lo studio internazionale denominato MAIDS (*Motorcycle accidents in depth study*), condotto dall'*European association of motorcycle manufacturers* (ACEM) e cofinanziato dalla Commissione europea, ha evidenziato che la principale causa di incidente nel settore motociclistico è determinata dalla mancanza di visibilità del moto ciclo e del motociclista da

parte del conducente del veicolo che ha determinato l'incidente.

L'articolo 1 proposto dal presente disegno di legge, quindi, modificando gli articoli 72 e 162 del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, ha l'obiettivo di ridurre l'incidentalità stradale e la conseguente mortalità, imponendo l'obbligo per tutti i veicoli pesanti, quelli aventi sponde posteriori ribaltabili, mezzi di soccorso, e così via, di dotarsi, al posto del semplice «triangolo» (dispositivo a luce riflessa) di un dispositivo a luce *led* (dispositivo a luce propria) con evidenti vantaggi in termini di visibilità e livello di illuminazione dei veicoli fermi, specialmente in caso di scarsa visibilità ambientale, ovvero in caso di veicoli con impianto di illuminazione poco efficiente o non funzionante.

Il comma 1, lettera *a*), numero 1), dell'articolo 1 del presente disegno di legge introduce l'obbligo, durante la circolazione, della dotazione di dispositivi luminosi a *led* (a luce emessa quindi e non riflessa) di segnalazione mobile di pericolo per i seguenti tipi di autoveicoli: gli autoveicoli immatricolati in Italia e con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t., i rimorchi ed i semirimorchi immatricolati in Italia e con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t., i mezzi dotati di sponde o ante ribaltabili posteriori a comando idraulico o manuale, i mezzi per l'espletamento dei servizi di polizia, le autoambulanze, i mezzi di soccorso pubblico in genere, i mezzi con oltre nove posti a sedere compreso il conducente.

Le caratteristiche tecniche e prestazionali di tali dispositivi saranno successivamente definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro due mesi dalla data entrata in vigore della legge.

Nelle more dell'emanazione del citato decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di garantire in tempi brevi la sicurezza dei veicoli in sosta di servizio o di emergenza, potranno essere utilizzati

analoghi dispositivi già approvati dallo stesso Ministero, secondo la normativa vigente alla data di entrata in vigore della legge.

Si prevede infine che i veicoli di nuova immatricolazione dovranno dotarsi del dispositivo entro il 30 giugno 2011 ed i veicoli già in circolazione entro il 30 settembre 2011.

Il numero 1, lettera *a*), numero 2) consente l'utilizzo, in via transitoria, e fino all'emissione del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ne fisserà le caratteristiche tecniche e prestazionali, i dispositivi che attualmente risultano già omologati od approvati dallo stesso Ministero.

Il comma 3) della citata lettera *a*), al fine di scoraggiare eventuali possibili comportamenti omissivi, prevede un inasprimento della sanzione amministrativa pecuniaria minima da euro 78 a euro 156, mentre per quella massima è previsto l'inasprimento da euro 311 a euro 624. Lo stesso comma prevede, in aggiunta alla sanzione pecuniaria, e nel caso in cui l'infrazione sia commessa dai soggetti alla guida dei veicoli di cui al comma 1, l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un mese.

Il comma 1, lettera *b*), numero 1) del presente disegno di legge prevede che tutti i veicoli, esclusi solo i velocipedi ed i ciclo-

motori a due ruote, che per qualsiasi motivo siano fermi sulla sede stradale, comprese le corsie di emergenza e le piazzole di sosta al margine della carreggiata, sia di giorno che di notte, devono essere presegnalati con il segnale mobile di pericolo (indifferentemente «triangolo» o torcia a *led*).

Il numero 2) della citata lettera *b*), modificando il comma 2 dell'articolo 162 del nuovo codice della strada, prevede che il segnale mobile di pericolo (ad oggi costituito dal solo «triangolo») possa essere indifferentemente costituito o dal vecchio triangolo o dalla più moderna ed efficiente torcia a *led* (a luce emessa).

Il numero 3) della lettera *b*) prevede che nel regolamento di esecuzione del nuovo codice della strada siano stabilite le caratteristiche e le modalità di approvazione dei segnali di veicolo fermo, sia quello a luce riflessa sia quello a luce emessa.

Il numero 4) della lettera *b*) prevede che laddove il veicolo non sia provvisto dei dispositivi di segnalazione, si applichi la sanzione prevista al comma 5 dell'articolo 162 del nuovo codice della strada.

Infine, il numero 5) della lettera *b*) inasprisce le sanzioni per le inadempienze portando le sanzioni amministrative accessorie fino ad un massimo edittale di euro 624.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Al nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 72:

1) dopo il comma 2-ter è inserito il seguente:

«2-quater. Durante la circolazione, gli autoveicoli immatricolati in Italia e con massa complessiva superiore a 3,5 t., i rimorchi ed i semirimorchi adibiti al trasporto di cose nonché classificati per uso speciale o per trasporti specifici, immatricolati in Italia e con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t., i mezzi dotati di sponde o ante ribaltabili posteriori a comando idraulico o manuale, i mezzi per l'effettuazione dei servizi di polizia a qualunque titolo espletati, i mezzi dei Vigili del Fuoco, del Corpo Forestale dello Stato e della Protezione civile, le autoambulanze, i mezzi di soccorso, i mezzi adibiti ai servizi antincendio ed al soccorso stradale, nonché i veicoli dotati di oltre nove posti a sedere compreso il conducente devono altresì essere equipaggiati con le torce a *led* di cui all'articolo 162, comma 2, lettera b). Le caratteristiche tecniche e prestazionali di tali dispositivi sono definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge. Nelle more dell'emanazione del suddetto decreto possono continuare ad essere utilizzati gli analoghi dispositivi già approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo la normativa vigente alla data di entrata in vigore della presente legge. I veicoli di nuova immatrico-

lazione devono essere equipaggiati con i dispositivi di cui al presente comma entro il 30 giugno 2011 ed i veicoli in circolazione entro il 30 settembre 2011».

2) al comma 8, dopo le parole: «salvo quanto previsto», sono inserite le seguenti: «al comma 2-*quater* del presente articolo e»;

3) al comma 13, e successive modificazioni, le parole: «da euro 78 a euro 311», sono sostituite dalle seguenti: «da euro 156 a euro 624. Se l'infrazione è commessa dai soggetti alla guida dei veicoli di cui al comma 2-*quater* si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un mese».

b) all'articolo 162 sono apportate le seguenti modificazioni:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente:

«1. Fatti salvi gli obblighi di cui all'articolo 152, e successive modificazioni, tutti i veicoli, esclusi i velocipedi ed i ciclomotori a due ruote, che per qualsiasi motivo siano fermi sulla sede stradale, comprese le corsie di emergenza e le piazzole di sosta al margine della carreggiata, sia di giorno che di notte, devono essere presegnalati con il segnale mobile di pericolo di cui al comma 2, di cui i suddetti veicoli devono essere dotati. Il segnale deve essere collocato alla distanza prevista dal regolamento.»;

2) il comma 2 è sostituito dal seguente:

«2. Il segnale mobile di pericolo deve possedere, alternativamente, le seguenti caratteristiche:

a) forma triangolare, rivestito di materiale retroriflettente e munito di un apposito sostegno che ne consenta l'appoggio sul piano stradale in posizione stabile e pressoché verticale in modo da garantirne la visibilità;

b) torcia a *led* di forma circolare con cono diffusore di luce di colore giallo od arancione, munito di una apposita base piatta che ne consenta l'appoggio sul piano stradale mantenendo il cono diffusore in posizione

verticale in modo da garantirne la visibilità. Per gli autoveicoli di massa a pieno carico superiore a 3,5 t. il numero di torce deve essere non inferiore a tre, per tutti gli altri autoveicoli non inferiore a due. Per i motocicli il numero di torce deve essere non inferiore ad uno.»;

3) il comma 3 è sostituito dal seguente:

«3. Nel regolamento sono stabilite le caratteristiche e le modalità di approvazione dei segnali di cui al comma 2, lettera *a*) e lettera *b*). I segnali devono essere conformi ai modelli approvati e riportare gli estremi dell'approvazione.»;

4) al comma 4, dopo le parole: «Quora il veicolo non sia dotato dell'apposito segnale mobile di pericolo,» sono inserite le seguenti: «fatta salva la sanzione di cui al comma 5,»;

5) al comma 5, e successive modificazioni, le parole: «da euro 38 a euro 155» sono sostituite dalle seguenti: «da euro 156 a euro 624».

