CAMERA DEI DEPUTATI N. 2355-A

RELAZIONE DELLA VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE)

(RELATORE **ZANIBELLI**)

SULLA

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del Deputato BARDANZELLU

Annunziata il 3 luglio 1956

Norme sulla velocità degli autoveicoli

Presentata alla Presidenza il 30 novembre 1956

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La proposta di legge Bardanzellu tendente ad istituire norme sulla velocità degli autoveicoli e motoveicoli ha posto la Commissione trasporti, per la seconda volta in questa legislatura, di fronte al tema più generale e più vasto delle norme che debbono regolare il traffico su strada allo scopo di consentire una maggiore speditezza del traffico stesso nella contemporanea maggior sicurezza della circolazione.

Presa a sé la proposta, che nell'intenzione del collega proponente aveva lo scopo di « rompere il ghiaccio » in materia di intervento legislativo nel vasto e complesso problema suscitato, affrontava in vero non tanto il problema della circolazione stradale e di tutti gli accorgimenti utili allo scopo di prevenire i frequenti incidenti, bensì il solo problema di porre un limite alla velocità dei veicoli sulla strada nel presupposto che la elevata velocità fosse, se non la causa prima, una delle concause pressoché costanti dei diversi incidenti.

Ma è bastato riprendere questo argomento perché la Commissione Trasporti ampliasse la sua discussione su tutto quanto si rende necessario fare allo scopo di impedire che in Italia continui a crescere – purtroppo più che in altri paesi del mondo – il triste consuntivo degli incidenti stradali.

La Commissione ha sollecitato la presentazione definitiva del progetto, già tanto discusso, del nuovo Codice stradale e nel periodo che sta di mezzo tra l'ultima seduta dell'VIII Commissione Trasporti e la presentazione di questo nuovo testo. si ha la confortante notizia che gli studi preparatori sono al punto di consentire al Governo di chiedere la delega per la emanazione, entro breve tempo, delle norme in materia di Codice della strada. E pure in presenza delle molte considerazioni che si possono fare in

tema di norme sulla circolazione la Commissione ha colto l'aspetto pratico della iniziativa Bardanzellu che non aveva – ben si intenda – lo scopo di eliminare, con una sola norma, tutte le cause del maggior numero di incidenti stradali, ma di limitarsi, come già detto, alla eliminazione di una delle cause pressoché costanti degli incidenti stessi.

Non ha però, la Commissione stessa, accolto nel suo testo integrale la proposta n. 2355, ma, come vedremo più innanzi, l'ha modificata in alcuni aspetti per accoglierne altri.

La proposta Bardanzellu.

Sembra utile richiamare brevemente il contenuto della proposta originale del collega Bardanzellu. Essa si componeva di tre punti fondamentali:

1°) La limitazione assoluta della velocità per ogni tipo di veicolo su ogni tratto di strada, fatta eccezione per le autostrade.

2°) La limitazione della velocità a 50 chilometri orari nei centri abitati.

3°) Le penalità per gli inadempienti agli obblighi previsti, con la pena dell'arresto per i recidivi.

Osservazioni del relatore.

Venne a proposito osservato dal relatore:

1°) Che la proposta non affrontava affatto *ex novo* l'argomento della limitazione della velocità, ma che tale norma era già stata inserita nella legge 6 agosto 1954, n. 877, sia pure limitatamente ad alcuni tipi di veicoli. Che in tali circostanze, contrariamente a quanto comunemente ritenuto, si imposero dei limiti di velocità superiori a quelli fino allora considerati (cioè 60 e 70 chilometri orari per gli autoveicoli soli o con rimorchi se addetti, rispettivamente, al trasporto di cose o di persone). Ciò perché – si disse nella relazione che accompagnava il disegno di legge – l'esperienza aveva dimostrato che il limite inferiore era ormai inadeguato.

2° Che in tema di limitazione di velocità il regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1870 (Codice della strada) all'articolo 36 fissava l'obbligo per il conduttore di osservare una velocità « particolarmente moderata nei tratti di strada a visuale non libera ed in curva, in prossimità delle scuole, dei crocevia e delle biforcazioni, nelle forti discese, nelle ore notturne, nei casi di nebbia, di foschia o di polvere, nei passaggi stretti o ingombrati, nell'attraversamento degli abitati o, comunque, di tratti di strada fiancheggiati da case ».

A sua volta questo nuovo articolo del Codice sostituisce l'articolo 35 del precedente Codice abrogato. In relazione a tale articolo la giurisprudenza esigeva che il conducente fosse in grado di bloccare la macchina anche di fronte alla più impensata evenienza. Circostanza questa di notevole rilievo e che avrebbe avuto indubbia ripercussione sulla stessa circolazione.

In relazione al nuovo, come si è espressa la Corte di Cassazione: « l'articolo 36 del Codice stradale impone di moderare la velocità ed anche di arrestare il veicolo in relazione a particolari necessità imposte dalla circolazione stradale ma quando nessuna necessità lo consiglia nessun limite esiste alla velocità dei veicoli ».

La nuova formula dunque si adatta assai meglio al concetto di squisita relatività cui si intende informare la velocità lecita.

La fissazione di un limite massimo rappresenta una innovazione rispetto al Codice se essa viene interpretata in senso assoluto per ogni tipo di strada e di vettura; innovazione che viene ad accostarsi maggiormente al concetto ispiratore dell'articolo 35 del Codice abrogato che non al 36 del nuovo. Non lo è invece se essa è limitata ad alcune circostanze ed in date condizioni, che sono quelle previste dal Codice stesso all'articolo 36, come anche in ipotesi che possono determinarsi pur non essendo contemplate dall'articolo stesso e che ugualmente, sempre come ha ammonito la Corte di cassazione, possono essere considerate violazioni del Codice stesso.

Nell'intenzione manifestata dal relatore e anche per suggerimenti emersi dal dibattito non si potrà, in ogni caso, prescindere da quanto contemplato dall'articolo 36 del Codice stradale.

3°) Che non potevasi accogliere la proposta di limitazione uniforme della velocità fuori del centro abitato poiché, indipendentemente dal limite di 90 chilometri orari proposti oppure di 80 o 100, non avrebbe veramente contribuito ad evitare quegli incidenti di cui il presentatore si mostrava preoccupato.

Non può sfuggire infatti ad alcuno che concorrono, nella identificazione della velocità pericolosa, diversi elementi: la condizione del fondo stradale, la densità dei veicoli in circolazione, l'ampiezza della strada, il fatto che ci si trovi in discesa, in salita, in curva ad un crocicchio od altro, il tipo e con questo la pesantezza del mezzo di trasporto, il rapporto della velocità effettiva e quella massima consentita al veicolo, ecc. Non si può dunque parlare di un unico limite senza

cadere nel rischio di concorrere alla determinazione di un effetto opposto di quello invocato consentendo a certuni di invocare un attenuante di responsabilità laddove oggi il nostro Codice fa appello alla prudenza ed al senso di discrezionalità dei guidatori.

4°) Che la proposta poteva essere accolta nella parte riferentesi alla limitazione della velocità nell'interno dell'abitato, sia per la esistenza di un grado pressoché uniforme di pericolosità nella circolazione, sia per la maggiore densità rispetto alle zone extra urbane degli ostacoli che obbligano alla limitazione, come anche per una maggior presenza di svariati mezzi di trasporto ed ancora per la concomitanza di parecchie delle circostanze che, a norma dello stesso Codice, obbligano ad una limitazione.

5°) Che non aveva fondamento l'eccezione di incostituzionalità della proposta per il fatto che essa poneva dei limiti alla libertà che il cittadino ha di circolare, poiché questa sua libertà non può ovviamente tornare a scapito della sicurezza dell'individuo che non dispone di mezzi di trasporto e del quale il legislatore deve preoccuparsi.

6°) Che non potevano essere accolti – in quanto ritenute valide le considerazioni suffatte – quei richiami alla ripercussione sul piano industriale (che comunque non possono andare oltre le preoccupazioni di tutela dell'incolumità dell'uomo) che una limitazione assoluta della velocità degli autoveicoli poteva determinare.

Diversamente si sarebbe posto il problema nel caso di limitazione indiscriminata della velocità.

7°) Che, da ultimo, sembrava eccessiva l'innovazione introdotta nella proposta Bardanzellu in ordine alle sanzioni per gli inosservanti delle norme sancite.

L'arresto in caso di recidiva è apparso eccessivo, in ispecie tenendo conto che ci si trova ad esaminare una proposta riguardante un aspetto delle molteplici limitazioni esistenti e che non può essere considerata a se ma nel quadro delle sanzioni previste per ogni tipo di infrazioni al Codice della strada. Inoltre la troppa severità delle sanzioni stesso acquista, frequentemente, una efficacia del tutto opposta di quella presunta.

Le proposte della Commissione.

Per queste ed altre considerazioni emerse dalla discussione, nel corso della quale trovarono riflesso le diverse tendenze già manifestate dall'abbondante letteratura in tema, la commissione costituì una sottocommissione per elaborare le necessarie modifiche al testo originale. Questa, nel corso di una seduta, elaborò i tre articoli che qui si illustrano. Ad essa partecipò anche il proponente, onorevole Bardanzellu, che accettò sostanzialmente il contenuto delle modifiche proposte.

Art. 1. — Esso sostituisce l'ultimo comma dell'articolo 1 della legge 6 agosto 1954, n. 877. Non più dunque, limite assoluto di velocità in ogni luogo ed in ogni circostanza come nella proposta Bardanzellu, bensì limite di velocità da fissarsi in rapporto alle esigenze della circolazione e su determinate strade o tronchi di strada.

L'unica parte innovata dell'ultimo comma dell'articolo 1 della legge n. 877 consiste nell'aver tolto la dizione « all'interno dei luoghi abitati » poiché essa troverà nel successivo articolo una apposita regolamentazione. Viene lasciata quindi ai Ministri la facoltà di intervenire fuori dei luoghi abitati. Inoltre è posto un limite di tempo (in questo caso è imposta una certa velocità minima...) ai Ministeri competenti perché abbiano a provvedere alla applicazione del disegno di legge.

Che tale norma sia generalmente accolta dagli studiosi e dai tecnici dei problemi della circolazione nonché dagli organismi che tutelano taluni determinati interessi, ne fanno testo alcune recenti pubblicazioni ed interessanti studi apparsi recentemente sulla stampa. È poi di conforto il sapere che i lavori preparatori dei due Ministeri, in applicazione della legge n. 877, sono prossimi ad una conclusione.

La localizzazione degli incidenti.

La difficoltà – si dice – sorge al momento in cui si deve determinare la zona nella quale è d'obbligo il rispetto di un certo limite di velocità. Ma alcuni studi portati recentemente a termine concordano nel riconoscere la possibilità di identificazione di alcune zone in cui esiste concomitanza di elementi che consigliano la fissazione di una velocità massima allo scopo di non aggravare ulteriormente le naturali difficoltose condizioni di traffico.

Nella recente conferenza di Stresa (27-29 settembre 1956) l'argomento è riemerso ed è stato dibattuto. In vista di tale incontro ha visto la luce un interessante studio edito a cura dell'A. C. I. in ordine alla « localizzazione degli incidenti e tassi medi di frequenza sulle strade statali nel 1955 ».

Lo studio – al quale certamente faranno seguito altre ricerche tendenti ad elaborare

alcuni aspetti del fenomeno – non fornisce solamente il numero in astratto degli incidenti stradali, ma fa un riferimento alla densità del passaggio dei veicoli per ciascuno punto osservato, mediante una elaborazione che rappresenta una utile e interessante innovazione nel metodo di ricerca e di analisi degli incidenti.

In senso assoluto è veramente impressionante rilevare come in questi ultimi anni sia andato crescendo il numero degli incidenti con una intensità superiore a quella con la quale è cresciuto il traffico stesso sì da giungere nel 1955 ad una media di quasi un incidente per chilometro (0,94) con circa 3 morti ogni 20 chilometri di strada statale considerata. I dati elaborati sulle sole strade statali sono i seguenti nel 1955:

Dati assoluti.

Lunghezza delle strade statali	Km. 7.592
Incidenti	N. 7.172
Morti	» 1.057
Feriti	» 7.875

Valori medi.

Incidenti per chilometro	0.94
Morti per incidente	0.14
Feriti per incidente	1,04

Volendo fare una distinzione fra gli incidenti sull'intera rete statale non solo in ordine al numero dei feriti e dei morti ma anche rispetto alla dislocazione degli incidenti stessi sulle strade urbane ed extra urbane si hanno i dati sotto riportati:

	Incidenti	Morti	Feriti	Su ogni 100 persone infortunate	
				Morti	Feriti
Strade urbane	108.161 = 77,4%	2.385 = 41,50%	77 423 = 69,4%	3	97
Strade extraurbane	31.593 = 22,6%	3.367 = 58,5%	34.114 = 30,6%	9	91
	139.754 = 100%	5,732 = 100%	111.557 = 100%	5	95

È facile considerare come complessivamente il numero degli incidenti mortali sia percentualmente più elevato sulle strade extra urbane che non urbane sulle quali, al contrario, rileviamo come si determinino oltre i tre quarti degli incidenti complessivamente rilevati.

Riferendoci al solo numero degli incidenti mortali dovrebbero risultare delle conclusioni contrarie all'impostazione della legge ma è facile comprendere come sia miglior norma riferirsi agli incidenti complessivamente accaduti evitando una difficile casistica che potrebbe derivare dall'analisi del tipo di mutilazione subita dal ferito, per valutare le portate degli incidenti.

Nel citato studio trova conferma e documentazione l'esistenza di un fenomeno di accentramento degli incidenti in alcuni tratti particolari. Ciò è rilevabile ed evidente malgrado che l'andamento crescente della curva degli incidenti rispetto a quella del traffico tenda ad attenuarne l'evidenza.

Recenti elaborazioni, inoltre, relative alla analisi tecnica degli incidenti sono quelle che forniscono la definitiva giustificazione del criterio adottato dalla commissione formulando l'articolo 1 della proposta.

È interessante, a proposito, riportare un passo di quanto contenuto in un diligente scritto degli ingegneri A. Rogano ed A. Boltaro su *Il metodo dell'analisi tecnica nello studio statistico degli incidenti stradali* che è apparso sulla rivista « Trasporti pubblici », n. 5,, maggio 1956.

Leggesi: « i rapporti redatti dalla autorità inquirenti concludono in generale determinando una causa dell'incidente da cui possa definirsi una responsabilità; non va dimenticato infatti che queste autorità agiscono,

nel corso degli accertamenti, come polizia giudiziaria e che pertanto le risultanze del rapporto devono principalmente servire al giudice per definire le responsabilità civili e penali. In tali rapporti ogni incidente è ben definito e concluso in se stesso, con l'attribuzione cioé della causalità dell'incidente ad una, o a più, delle persone in esso coinvolte.

Altro è invece l'analisi sotto l'aspetto tecnico dello svolgimento dell'incidente, avente lo scopo di mettere in luce le cause non apparenti, ma reali sia quelle immediate, sia quelle mediate; questo ha ricercato appunto l'Ispettorato della motorizzazione civile facendo procedere all'esame dei rapporti di polizia da parte di tecnici del traffico.

Circa le cause immediate, è risultato che per 1.165 casi esaminati l'incidente poteva attribuirsi ad una sola causa principale, per 501 a due cause concomitanti e per 45 a tre cause concomitanti ».

Tabella riassuntiva nella ripartizione negli incidenti.

CAUSA IMMEDIATA		INCIDENTI	
		Numero	Percentuale
Eccesso di velocità		*388*	*16,9*
Imperizia e imprudenza		348	15,2
Incauto attraverso di pedoni		312	13,4
Mancata precedenza agli incroci		290	12,6
Incauto sorpasso		285	12,4
Errata manovra di cambio di direzione o inversione di marcia o retro marcia		169	7,4
Marcia fuori mano		166	7,2
Errata manovra di segnalazioni luminose o acustiche ovvero loro difetti:			
a) luci anteriori spente	20		
b) luci posteriori spente	11		
c) abbagliamento	71		
d) indicatori di direzione	3		
e) segnali acustici	44		
	—	149	6,5
Ubriachezza, malore, sonno o distrazione		89	3,6
Arresto o marcia al centro della strada o comunque indebito intralcio della circolazione		49	2,2
Deficienze meccaniche del veicolo:			
a) sterzo	4		
b) freni	22		
c) pneumatici	7		
	—	33	1,4
Carico eccessivo, caduta del carico		8	0,4
Varie		16	0,7
Totale		3.302	100,0

È quindi necessario, ha concluso la commissione portare a termine i rilievi già eseguiti nel tentativo di applicazione della legge n. 877 ed indicare (con un criterio organico perché non esista una fungaia di limiti di velocità diversi ma affinché le diverse misure siano il più possibile unificate) i limiti di velocità su ogni strada o tronco di strada ove ciò sia necessario

LA LEGISLAZIONE STRANIERA.

Qualche dubbio su questo stesso articolo è stato sollevato tenendo conto della legislazione straniera A proposito è giusto rilevare però il valore molto relativo che, in questa materia assume la comparazione della legislazione vigente per il fatto che è estremamente diversa da Paese a Paese la densità del traffico ed ancora troppo variabili i rapporti tra la lunghezza e la superficie della rete stradale, nei diversi Paesi, rispetto al numero dei veicoli in circolazione

Sono una prova di ciò le tabelle n 1 e 2 allegate

In particolare mettendo in relazione lo sviluppo in lunghezza delle strade con gli abitanti di ciascun paese si ha che ogni abitante, ad esempio degli Stati Uniti ha a disposizione una « quantità » di strada di circa nove volte superiore a quella di ciascun italiano mentre i francesi ne hanno « una quantità » quadrupla e gli inglesi e i tedeschi circa doppia. Dal rapporto tra lo sviluppo in lunghezza delle strade e la superficie del territorio nazionale, si ricava che in Francia. Germania occidentale e Gran Bretagna ogni chilometro quadrato di superficie dei rispettivi territori è servito da strade in doppia misura che in Italia, mentre negli Stati Uniti che pure hanno immensi territori dove la densità di popolazione è assai scarsa, il rapporto tra la lunghezza della rete stradale e la superficie nazionale è più favorevole di quello italiano.

La larghezza media delle strade italiane è inferiore poi del 30 per cento a quella degli Stati Uniti d'America del 25 per cento a quella inglese e del 3 per cento a quella tedesca.

Infine pur tenendo conto che la motorizzazione in Italia è in sensibile arretrato, il numero dei veicoli a motore, per chilometro di strada è, nel nostro Paese, superiore (20 veicoli a motore) a quello degli Stati Uniti d'America (12), inglese (17,3), francese (9,2) e tedesco occidentale (15 8) (*a*).

(*a*) Dalla relazione dell'ing. Minola su *I trasporti stradali*, presentata al VI Congresso italiano dei trasporti.

Questa situazione già molto grave è riferita alla situazione del traffico alla fine del 1953 e quindi è oggi ulteriormente peggiorata poiché non hanno potuto operare concreti provvedimenti per il potenziamento della rete stradale. Essa tende a peggiorare ulteriormente se in modo parallelo alle previsioni sullo sviluppo della circolazione dei mezzi a motore non interverrà un adeguato sviluppo della rete stradale.

Ma senza volersi diffondere nell'analisi di questi dati che porterebbero a concludere sulla impossibilità di comparare la legislazione in presenza di elementi base del tutto disparati, è bene tenere presente l'utilità di non adottare delle norme che – per tener conto della superabile situazione locale – rappresentino qualcosa del tutto eccezionale rispetto a quanto vigente in altri Paesi dove pure è tuttora aperta una vasta ed approfondita discussione tra tesi contrastanti in tema di regolazione della velocità su strada.

Molto sinteticamente è a seguito riassunto lo stato attuale della legislazione straniera·

Stati Uniti: il problema è ostacolato dalla competenza territoriale dei singoli stati ai quali si sovrappone una competenza federale limitata alle strade sottoposte alla giurisdizione della Federazione

Dei 48 Stati della Federazione 11 non presentano limitazioni di sorta, in 16 Stati vige la limitazione a 50 miglia orari in altri 7 a 55 e nei rimanenti 14 a 60 miglia orari Nelle strade urbane i limiti sono disposti in 8 Stati di volta in volta con apposite ordinanze e in 40 Stati esistono limiti o generali o per zona o su determinate strade.

In questo Paese sono stati adottati particolari accorgimenti per separare e regolare le correnti del traffico. pur nell'interno di un centro cittadino, ma tutto ciò è stato consentito dalla abbondanza di mezzi a disposizione che hanno permesso di affrontare delle risoluzioni per noi imprevedibili di cui si ha l'esempio estremo nelle grandi *speedway* ed *expressway* sopra elevate o interrate.

Gran Bretagna· vigeva fino al 1930 una limitazione generale della velocità che poi venne abrogata a partire dal 1931 Dopo di ciò si manifestò un aumento notevole degli incidenti ed in ispecie di quelli con esito mortale cosicché, avendo tale ritmo crescente raggiunto il suo massimo nel 1935, si giunse di nuovo – in quell'anno - alla reintegrazione della limitazione delle velocità circoscrivendola stavolta al solo attraversamento degli abitati e ad alcune strade e tronchi di strade lasciando che i limiti vengano disposti dalle

autorità locali. Attualmente si discute, sia pure con l'avversione di alcuni ambienti automobilistici, circa l'utilità o meno del ripristino della generale limitazione della velocità fuori degli abitati.

Dal 1935 ad oggi sono notevolmente diminuiti gli incidenti stradali.

Germania Occidentale: è tuttora vigente la legge federale del dicembre 1952 con la quale sono state soppresse talune limitazioni di velocità che a suo tempo furono imposte per ragioni di economia di gomme e di carburante. Tuttora sono mantenute, su decisione dei Ministeri competenti limitazioni di velocità su determinati tronchi di strada. È in corso un ampio dibattito sulla stampa tecnica del quale si è avuto ripercussione anche su qualche rivista italiana per stabilire una limitazione della velocità nei luoghi abitati.

Svizzera: attualmente le autorità locali possono imporre limiti di velocità su determinate strade solo nei centri urbani e sono previste limitazioni generali per veicoli pesanti e per quelli con rimorchio.

È attualmente allo studio una norma per una limitazione generale ma non è ancor prevedibile quale ne sarà la conclusione.

Francia: non esiste un obbligo generale di limitazione delle velocità ma le autorità comunali impongono, secondo le circostanze, limiti nell'interno dell'abitato che sono, in alcuni casi anche molto ridotti.

Quanto proposto non rappresenta quindi una innovazione radicale rispetto agli altri paesi ma è anzi uno adeguamento ad una norma generale già sancita dalla legislazione ed acquisita nella realtà.

Velocità nei luoghi abitati.

Art. 2. — Ripete in parte la proposta Bardanzellu. In esso si stabilisce la velocità massima in luoghi abitati in 50 chilometri orari

L'inizio della zona abitata in cui si pone tale limite dovrà apparire, mediante appositi cartelli indicatori da porsi a cura delle amministrazioni interessate alla manutenzione della strada.

Qualche dubbio può sorgere in ordine alla definizione del concetto di « abitato » – purtroppo ancora oggi non chiaramente definito – poiché tale definizione non esiste nel Codice stradale del 1933 tuttora vigente e nella convenzione di Ginevra. La giurisprudenza è in tema divisa e mutevole. Le sentenze più severe assumono per abitato una « pluralità di edifici ». A questa stregua su percorsi di centinaia di chilometri, si cadrebbe costantemente e ripetutamente nell'obbligo del rispetto del limite. Altre sentenze definiscono l'abitato con la continuità delle case almeno su un lato della strada. Più di recente la Cassazione evita una precisazione valida comunque ed invita a far riferimento al movimento di pedoni e alla esistenza di frequenti sbocchi ravvicinati accompagnati da costruzioni.

Si può quindi auspicare che il Codice della strada, speriamo di prossima emanazione, definisca in modo chiaro cosa si debba intendere, agli effetti di questa legge per centro abitato oppure che, in via subordinata, ne dia una definizione il regolamento di applicazione di questa stessa.

Nell'aver stabilito che l'inizio della zona di rispetto del limite di velocità dovrà essere indicato da appositi cartelli, la Commissione ha voluto acconsentire che queste limitazioni vengano poste laddove non esiste una sola pluralità di edifici ma la dove la presenza di pedoni, di sbocchi e di traffico tipico dei luoghi abitati rendano ancor più l'evidenza di una località abitata che non una generale definizione giuridica del concetto di abitato.

Con questo articolo non si esclude inoltre ed eventualmente lo si potrà introdurre in modo esplicito in sede di approvazione della legge, che si possano determinare per alcuni tronchi di strada dove lo impongono eccezionali esigenze in presenza di centri abitati di particolare rilievo, velocità minime di rispetto per i veicoli ciò allo scopo di evitare il fenomeno inverso di quello in esame ed al quale si giungerebbe con una soverchia limitazione di velocità.

Nell'attuale articolo 2, allo scopo di evitare dubbi sulla interpretazione, si è fatto richiamo esplicito alle norme dell'articolo 36 del Codice della strada e cioè rimangono confermati tutti gli obblighi di limitazione (anche al di sotto degli stessi 50 chilometri orari) che determinate circostanze impongono.

Il limite nell'abitato.

Può essere avanzata l'obiezione: perché 50 e non 40 o 60 chilometri orari ? Evidentemente in materia le opinioni possono essere diverse perché pur facendo uno studio particolareggiato al lato strettamente fisico della questione della velocità (mettendo in evidenza come la energia cinetica di un corpo in movimento sia proporzionale al quadrato della velocità e come tale energia si trasformi

in energia distruttiva che è la misura del pericolo cui persone e cose sono sottoposte; ed ancora ricercando quale sia il tempo di frenata necessaria a che un autoveicolo, che sopporta una determinata decelerazione senza pericolo per se ed altri, possa arrestarsi di fronte ad ostacoli che gli si pongono improvvisamente di fronte) non pare possibile definire in modo esatto se sia di 45 o di 50 chilometri orari la velocità limite

I 50 chilometri orari rappresentano dunque quella velocità che può, con buona approssimazione considerarsi idonea sia allo scopo di evitare dei disastri in luoghi abitati come anche atta a prevenire quegli incidenti che sono i più frequenti nei luoghi stessi.

Non si potrà acconsentire, secondo il parere espresso dalla Commissione, che anziché 50 chilometri orari si stabilisca un limite superiore.

È sufficiente un solo sguardo alla tabella dei dati di frenatura (allegato n. 3) fornita dalla F. I. A. T. ed al diagramma delle distanze e dei tempi di arresto nella frenatura degli autoveicoli che si ottiene tenendo conto che distanza e tempo variano secondo le seguenti formule:

$$S = \frac{V^2}{2gf} \; ; \qquad t = \frac{V}{fg}$$

di cui:

S = distanza in metri;

t = tempo di arresto in secondi,

V = Velocità del veicolo in metri-secondo

g = 9,81 metri-secondo per secondo.

f = coefficiente d'attrito tra strada e pneumatico (variante da 0,5 a 0,7).

Essendo la distanza di arresto degli autoveicoli crescente in rapporto del quadrato della velocità si può rilevare come la variazione della velocità da 50 a 60 chilometri orari, ad esempio, comporti la variazione dello spazio per la frenatura da 14,55 metri a metri 20,22 nella ipotesi di un veicolo che abbia l'efficienza dei freni valutata nella misura massima del 70 per cento.

Ne si dica che il fattore dell'efficacia della frenatura non sia comunemente considerato come un elemento del quale chi guida il veicolo non è chiamato a tenere conto

In alcuni giudizi per l'accertamento delle responsabilità questo elemento, infatti è già stato valutato e la giurisprudenza conferma che chi guida il veicolo deve tenerne conto, non solo, ma in una sentenza che risale al 1949 non si rilevò solamente la necessità di dover considerare il tempo necessario per la frenatura di un veicolo (spazio percorso durante la azione dei freni) ma anche del tempo necessario al guidatore per la percezione del pericolo e la conseguente reazione.

A titolo esemplicativo facciamo l'ipotesi che abbastanza frequentemente ricorre in luoghi abitati, che la traiettoria di un veicolo sia intercettata improvvisamente da un qualunque ostacolo che può essere ad esempio una persona che esce improvvisamente dal marciapiede per attraversare la strada.

Perché i due corpi non si urtino è necessario che l'arresto avvenga nel tempo utile perché chi conduce l'autoveicolo possa:

a) percepire l'immagine (l'occhio percepisce circa 10 fotogrammi al secondo);

b) avere la reazione della stessa (circa un decimo di secondo);

c) superare l'inerzia del sistema frenante (calcolata in circa tre decimi di secondo).

d) arrestarsi senza rovesciamenti (tenendo conto che la decelerazione media è 6-7 metri al secondo per secondo).

Tutti questi elementi concorrenti confermano che la tabella allegata non ha come certuni affermano valutando il modo approssimativo il tempo necessario per l'arresto, un valore teorico bensì un valore pratico tale da poter ritenere quegli indici approssimati più in difetto che in eccesso.

Da queste considerazioni è derivata la conclusione della Commissione.

Sanzioni

Art. 3 — Rispetto alla proposta Bardanzellu le sanzioni sono più limitate. L'inosservanza è munita con l'ammenda da lire 5.000 a lire 20 000 Non è previsto l'arresto.

In caso invece di recidiva, oppure nel caso in cui la violazione dei limiti sia stata la causa determinante di un incidente, oltre alle normali conseguenze penali per le quali può instaurarsi giudizio, il responsabile è punito con l'ammenda che varia secondo che si tratti di un autoveicolo o di un motoveicolo

In questo secondo caso si è ritenuto equo proporre una misura inferiore dell'ammenda, nel presupposto che i motoveicoli sono generalmente a disposizione di meno facoltosi e perché, inoltre, l'ammenda non venga a superare il valore di certi motocicli usati tuttora in circolazione.

L'innovazione rispetto alle norme vigenti ed alla quale la Commissione ha attribuito una portata particolare consiste nella possibilità nella stessa ipotesi di cui sopra, di ritirare la patente di abilitazione oppure,

laddove non è prescritta la patente, il libretto di circolazione del veicolo.

La distinzione è suggerita dalla esperienza e resa necessaria dalla attuale legislazione che non prescrive, per il momento alcuna patente per l'uso dei motoveicoli.

Non si è voluto adottare l'unico criterio del ritiro del libretto di circolazione del veicolo perché tale provvedimento potrebbe, nella ipotesi di molti possessori per i quali l'autoveicolo è un mezzo di lavoro indispensabile, causare troppo gravi conseguenze. (Si vuol colpire l'individuo e non il mezzo di trasporto).

Non si è potuto, per quanto già detto, adottare la stessa norma anche per i motoveicoli ed in tal caso si è apportata una riduzione al periodo di tempo per il quale può essere effettuato il ritiro del libretto di circolazione

CONCLUSIONI

In tal senso la Commissione ha ritenuto di avere predisposto un testo che tenga conto delle svariate considerazioni che sono state sollevate sull'originale proposta nel corso della sua discussione.

Ha ritenuto in particolare di avere risposto ad una esigenza sollevata da più parti che ha trovato il suo riflesso sulla stampa ed in alcune petizioni avanzate al Parlamento. Né valga l'obiezione che non si potrà in un domani esercitare un controllo serio ed efficace sulla inadempienza perché – è già detto anche nella legge n. 877 – i Ministeri hanno facoltà di prescrivere l'adozione dei dispositivi atti a rilevare quanto necessario; di strumenti ne esistono e se ne possono adottare. È una questione di buona volontà e di impegno che non potrà, come sempre, essere disgiunta da una doverosa considerazione di tutte le difficoltà che si pongono e che potranno essere sollevate gradualmente, quando non fosse possibile porvi rimedio con un unico provvedimento.

Ormai l'esigenza di un intervento del legislativo in materia è universalmente sentita ed è pretesa da una opinione pubblica che rimane via via impressionata dal ripetersi crescente di disastri in cui perdono la vita intere famiglie e dai quali derivano le più impensate conseguenze.

La Commissione Trasporti ha raccolto questa eco Ora sta al Parlamento approvarne la proposta.

ZANIBELLI, *Relatore*.

TABELLA N. 1.

PAESI	Autoveicoli circolanti alla fine 1955	Di cui vetture	Densità di circolazione numero di abitanti per	
			autoveicolo	vettura
Italia	1 253 711	879 313	39	55,6
Finlandia	140.736	83 655	29,9	50,3
Francia	4 210.500	2 980 000	10,2	14,4
Germania Occidentale	2 146 500	1.530.000	23,2	32,5
Germania Orientale	218 000	90 000	92.8	224,8
Gran Bretagna e Irlanda del Nord	4 745.011	3.586 907	10,8	14,2
Argentina	475.197	311 197	39,8	60.7
Brasile	623 741	302 608	91,5	188,7
Canada	3 831 000	2 900 000	3,9	5,3
Stati Uniti	61.884.702	51.631.216	2,6	3,1

TABELLA N. 2.

	Italia	Stati Uniti d'America	Gran Bretagna	Francia	Germania Occidentale
Lunghezza in chilometri	171.010	4.813.737	299 750	652 076	280.610
Numero indice	*100*	*2 800*	*170*	*380*	*160*
Superficie della rete in chilometri quadrati (lunghezza per larghezza media)	851 430.000	31 302 290 500	1 864 916.000	3 201.471.000	1.473.220.000
Numero indice	*100*	*3.670*	*220*	*380*	*170*
Chilometri di strada per 1.000 abitanti	3,6	30,1	6,1	15,2	5,8
Numero indice	*100*	*836*	*169*	*422*	*161*
Chilometri di strada per chilometri quadrati di superficie del territorio nazionale	0,57	0,61	1,22	1,18	1,14
Numero indice	*100*	*107*	*214*	*207*	*200*
Numero di veicoli a motore per chilometri di strada	19,7	12,0	17,3	9,2	15,8
Numero indice	*100*	*60*	*87*	*47*	*80*

TABELLA N. 3.

Dati di frenatura (a) (*Tratta* s *in metri in cui la vettura si ferma*).

Efficienza freni	Decelerazione metri al secondo per secondo		Velocità al momento della frenata chilometri all'ora									
			100	90	80	70	60	50	40	30	20	10
100 %	9,81	*s*	39,31	31,85	25,16	19,3	14,18	9,83	6,3	3,53	1,57	0,39
90 %	8,83	*s*	43,68	35,4	27,96	21,4	15,73	10,92	7,0	3,93	1,74	0,43
80 %	7,85	*s*	49.14	39,80	31,45	24,08	17,70	12,28	7,86	4,42	1,96	0,49
70 %	6,87	*s*	57,16	45,50	35,94	27,52	20,22	14,04	8,98	5,05	2,24	0,56
60 %	5,88	*s*	65.52	53,09	41,93	32,10	23,6	16,38	10,48	5,89	2,62	0,65
50 %	4,90	*s*	78,63	63,7	50,32	38,52	28,30	19,65	12,58	7,07	3,14	0,78
40 %	3,92	*s*	98,29	79,62	62,90	48,16	35,38	24,57	15,72	8,84	3,93	0,98
30 %	2 94	*s*	131,05	106,16	83,87	64,21	47,17	32,76	20,96	11,79	5,24	1,31
20 %	1,96	*s*	196,58	159,25	125,80	96 32	70,76	49,14	31,45	17,69	7,86	1,96
10 %	0,98	*s*	393,16	318,50	251,6	192,64	41,53	98,28	62,90	35,38	15,72	3,93

L'efficienza di un freno non supera normalmente il 70 per cento. Per oltrepassare tale valore occorre adoperare o gomme speciali oppure catene. Un freno si considera in condizioni normali di funzionamento quando la sua efficienza è compresa tra il 30 e il 70 per cento.

(*a*) Secondo i calcoli dell'ufficio tecnico della F. I. A. T.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Fermi restando i limiti di velocità massima stabiliti dalla legge 6 agosto 1954, n. 877, per determinati tipi di autoveicoli, viene fissato il limite massimo di chilometri 90 orari per autoveicoli e motoveicoli di qualsiasi cilindrata per le strade ordinarie, escluse le autostrade; tale massimo è consentito su strade per le quali non siano stati imposti con apposita segnaletica limiti diversi.

Nell'abitato e nelle altre situazioni del traffico per cui l'articolo 36 del Codice stradale impone di ridurre la velocità questa non potrà mai essere superiore a 50 chilometri orari.

ART. 2.

L'Azienda autonoma nazionale della strada, d'accordo con i competenti Enti locali, provvederà alla determinazione dei limiti massimi di velocità sui tronchi di strade di sua competenza ed alla indicazione con apposita segnaletica.

ART. 3.

La inosservanza dei limiti di velocità stabiliti dall'articolo 1 della presente legge è punita con l'ammenda da lire 10.000 a 50.000 e con l'arresto da 15 a 30 giorni.

Nei casi in cui la violazione del fissato limite di velocità abbia determinato un incidente od abbia concorso ad aggravarne le conseguenze il responsabile sarà punito con la reclusione da tre mesi a tre anni e con al multa da lire 30.000 a 200.000.

TESTO DELLA COMMISSIONE

ART. 1.

L'ultimo comma dell'articolo 1 della legge 6 agosto 1954, n. 877, è sostituito dal seguente:

« Il Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dei trasporti, entro quattro mesi dalla data di pubblicazione della presente legge dovrà stabilire i limiti massimi di velocità per tutti i veicoli su determinate strade o tronchi di strade fuori dai centri abitati ».

ART. 2.

Nell'abitato la velocità massima degli autoveicoli e motocicli di qualsiasi cilindrata, non potrà superare in ogni caso i 50 chilometri orari ove non siano imposti limiti inferiori con appositi cartelli indicatori ovvero per le particolari circostanze di cui all'articolo 36 del testo unico 8 dicembre 1933, n. 1740.

Gli enti locali interessati provvederanno alla indicazione con appositi cartelli indicatori della linea d'inizio della zona abitata di cui al presente articolo.

ART. 3.

L'inosservanza dei limiti stabiliti dagli articoli 1 e 2 della presente legge è punitta con l'ammenda da lire 5.000 a lire 20.000.

In caso di recidiva, ovvero nei casi in cui la violazione dei limiti di velocità sia stata la causa determinante di un incidente, il responsabile è punito con l'ammenda da lire 25.000 a lire 200.000, nonché con il ritiro della patente di abilitazione fino ad un anno, se trattasi di autoveicolo; se, invece, trattasi di moteveicolo per i quali non è prescritta la patente di abilitazione il responsabile è punito con l'ammenda da lire 20.000 a lire 50.000 nonché con il ritiro della licenza di circolazione per un periodo non superiore a sei mesi.