

IL PROGETTO DI UN NUOVO CODICE STRADALE (*)

È venuto alla luce, dopo circa un decennio di lavori preparatori, il progetto di un nuovo codice stradale, che dovrà affrontare ulteriori vicende prima di passare all'esame degli organi legislativi. Non è affatto un testo rivoluzionario, né poteva esserlo poiché la Commissione di studio nominata alla fine del 1966 dai Ministri dei Trasporti e dei Lavori pubblici ebbe il semplice mandato di studiare le modifiche da apportare al T.U. approvato con il D.P.R. 15 giugno 1959, n. 393, che nell'applicazione pratica aveva rivelato alcune manchevolezze e discrasie ed aveva bisogno di essere aggiornato con l'evoluzione dell'ordinamento. In questi limiti, esso è veramente un'opera pregevole, poiché tiene conto sia delle incertezze giurisprudenziali che si erano presentate nell'interpretazione del detto T.U., sia della nuova situazione giuridica che è venuta a determinarsi per il nuovo assetto regionale e le nuove attribuzioni assunte dallo Stato e dagli altri enti pubblici a tutela dei beni collettivi, sia degli sviluppi tecnici delle strutture stradali e dell'industria di costruzione dei veicoli a motore.

Va messa in risalto anzitutto la riunificazione della disciplina relativa alle strade con quella riguardante la circolazione: invero, il T.U. del 1959 aveva lasciato ferma in gran parte la normativa sulle strade del precedente T.U. (approvato con R.D. 8 dicembre 1933, n. 1740). Oggi la rete stradale è, dal punto di vista della tecnica dei trasporti, una struttura di servizio articolata in modo assai complesso, con una pluralità coordinata di autostrade, strade statali, regionali, provinciali e comunali, che fanno fronte alle esigenze socio-economiche della collettività nazionale e degli utenti stranieri. Ma intorno ad essa gravitano molteplici altri interessi che sono venuti in luce negli ultimi decenni: ecologici, igienici, urbanistici, di sicurezza generale e di sicurezza del traffico. Tali interessi sono affidati alla protezione di diversi enti pubblici e nell'ambito dell'amministrazione statale, di diversi organi centrali e periferici: il progetto cerca di mettere ordine in questa congerie di competenze, stabilendo quali autorità debbano provvedere nelle varie materie con interventi di carattere generale o particolare.

(*) Da *Giust. e Cost.* 1978, num. 1-2, pp. 29 ss.

È emersa l'opportunità di regolare specificamente la costituzione delle zone pedonali e delle aree di parcheggio nei centri urbani, la struttura delle stazioni di servizio e la collocazione dei cartelli pubblicitari sulle strade extraurbane. Interessanti norme prevedono limitazioni alla proprietà privata, come l'obbligo di edificare, creare canali e fare piantagioni ad una certa distanza, di lasciare libere alla vista alcuni spazi in corrispondenza di curve (aree di rispetto) e quello di costituire consorzi per far confluire gli sbocchi di più fabbricati in una medesima via di accesso, per l'immissione in strade di grande traffico. Anche per gli impianti dei servizi pubblici (condotte idriche, elettriche, telefoniche) è imposto l'onere della concessione.

Altre disposizioni sono rivolte ad assicurare il controllo dell'autorità governativa, anche per il coordinamento della nostra legislazione con impegni internazionali: ad esempio, per l'uniformità della segnaletica, che dev'essere altresì arricchita con riferimenti simbolici utili per indicazioni topografiche e turistiche.

È stata sensibilmente migliorata la normativa riguardante i veicoli, specialmente quelli a motore: si tiene conto, naturalmente, pure dei nuovi tipi entrati nell'uso generalizzato, come gli *autocaravans* e le *roulottes* che creano tanti problemi, anche per il parcheggio. Sono attentamente regolate le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli, con i dispositivi occorrenti per la sicurezza del traffico e delle persone trasportate (come le cinture di sicurezza nelle autovetture, i caschi per i motociclisti), per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico dovuto ai gas prodotti dalla combustione e dell'eccessivo stress acustico. Così pure le punzonature e le targhe occorrenti per la identificazione dei veicoli e delle loro parti principali, e i documenti che devono accompagnarne la circolazione: ciò ovviamente anche al fine di rendere più difficile il «riciclaggio» di veicoli trafugati. A tal uopo, è stabilita una precisa disciplina per la definitiva messa fuori uso dei veicoli e la cosiddetta «rottamazione».

La materia delle patenti di guida ha subito alcune modifiche: è stata conglobata anche la disciplina delle abilitazioni prevista dalle norme comunitarie; sono stati previsti migliori accertamenti dei requisiti psico fisici dei conducenti, anche in relazione alla età; la competenza per il rilascio ed i successivi controlli è stata conferita agli uffici periferici della Motorizzazione, sono state meglio delineate le misure interdittive dell'uso della patente in caso di infrazioni stradali di una certa gravità ed in caso di incidenti stradali sbocciati in procedimenti penali per omicidio e lesioni colpose. Fra l'altro è prevista come misura tipica l'interdizione ad ottenere la patente, nei confronti di coloro che abbiano cagionato un incidente del genere guidando un veicolo a motore senza averla mai conseguita.

Non molte, ma importanti, sono le innovazioni in tema di comportamenti stradali. È stata riaffermata la competenza del Ministro per i lavori

pubblici di stabilire limiti generali di velocità; sono state formulate prescrizioni specifiche per la guida su autostrade; sono state dettate più precise norme per la rimozione di veicoli in sosta; sono state prescritte particolari cautele per il trasporto di persone e di cose (degni di nota, il divieto di tenere bambini sui sedili anteriori e quello di «determinare sporgenze» con gli arti del corpo fuori della sagoma del veicolo).

Interessante è la normazione sui controlli di polizia stradale. Essa investe gli organi che sono chiamati ad effettuarli e gli interventi che possono compiere; tali interventi emergono in prevalenza dalle norme di comportamento, che regolano i rapporti fra gli utenti della strada e la polizia (come gli obblighi di fermarsi e di non proseguire il percorso su invito del personale addetto, di esibire documenti, di consentire l'ispezione dei veicoli, dell'equipaggiamento e del carico) e prendono in considerazione situazioni personali che presentano pericoli (come la guida in istato di ebbrezza o sotto l'azione di sostanze stupefacenti). Su quest'ultimo punto hanno suscitato parecchie discussioni i poteri attribuiti alla polizia per l'accertamento delle suindicate situazioni personali, come quello di sottoporre il conducente all'analisi del respiro e, in caso di incidente stradale che abbia prodotto danni all'incolumità di alcuno, di sottoporre tutte le persone coinvolte ad analisi del sangue.

Vengono inserite organicamente nel testo le norme relative all'accertamento ed alla contestazione delle infrazioni depenalizzate ed all'applicazione delle relative sanzioni, accanto a quelle relative al procedimento di competenza del pretore per gli illeciti contravvenzionali. Seguono infine disposizioni di diritto intertemporale in materia di patenti, di scuole per conducenti, di polizia stradale e di procedura per la persecuzione delle infrazioni.

Si è cercato di includere nel testo anche disposizioni che a prima vista si potrebbero qualificare regolamentari, allo scopo di evitare dispute, simili a quelle che si sono avute nel regime in vigore circa la portata della riserva di legge e la validità giuridica di certi obblighi di carattere generale imposti per via di regolamento. Tuttavia è prevista l'emanazione di un regolamento di esecuzione, per disposizioni di dettaglio in vari settori, così come è prevista l'emanazione di decreti ministeriali per materie da regolare di volta in volta, come per il coordinamento con le direttive comunitarie.

Il testo è stato divulgato e già sono in corso studi e dibattiti sulle soluzioni adottate in ordine ai vari argomenti. I principali suoi pregi sono dati dalla correttezza tecnica e giuridica delle nuove norme presentate, frutto di ponderate riflessioni condotte insieme da competenti di diversa formazione, e dall'armonico raggruppamento della materia, che dovrebbe sensibilmente giovare alla interpretazione e all'applicazione da parte degli operatori del diritto e dare maggior serenità e fiducia agli utenti della strada, che in realtà sono i veri destinatari della riforma.