

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1338

## PROPOSTA DI LEGGE

d’iniziativa del deputato **ROSSI GASPARRINI**

Nuove norme in materia di patente a punti

*Presentata l'11 luglio 2006*

ONOREVOLI COLLEGHI! — A distanza di tre anni dall’entrata in vigore del meccanismo della cosiddetta « patente a punti », che ha consentito, almeno in una prima fase, una riduzione dei sinistri e degli infortuni, appare senz’altro opportuno incentivare la correttezza nella guida premiando gli automobilisti più virtuosi con l’assegnazione di un *bonus* di dieci punti *una tantum*, da cui devono tuttavia rimanere esclusi coloro che hanno compiuto infrazioni gravi. Al fine di individuare con maggiore certezza tali infrazioni più gravi, è stato individuato lo « spartiacque » dei cinque punti: chi ha commesso almeno un volta una infrazione che ha comportato la decurtazione di un numero di punti maggiore a cinque non può beneficiare del *bonus* di cui alla presente proposta di legge.

A tale proposito, si segnala che la patente a punti avrebbe indotto, secondo le statistiche, quattro automobilisti su dieci a migliorare il proprio stile di guida, ma solo in un primo momento, a causa del cosiddetto « effetto-novità ». Infatti, negli ultimi dodici mesi il numero degli inci-

denti rilevato dalle forze di polizia è tornato a salire, così come quello dei morti e dei feriti. Siamo lontani dai dati dei dodici mesi precedenti all’entrata in vigore della patente a punti. Ma la tendenza sembra ormai accertata: dal 30 giugno 2005 al 29 giugno 2006 i sinistri rilevati dalle Forze di polizia sono stati 92.984, rispetto ai 90.690 dei dodici mesi precedenti. Pertanto, anche alla luce del fatto che poche persone hanno seguito i corsi per il recupero parziale dei punti persi, appare opportuno introdurre un incentivo — individuato nel predetto *bonus* — che consenta il recupero attraverso una guida più corretta.

Inoltre, appare razionale eliminare l’obbligo per le automobili di tenere i fari accesi fuori dai centri abitati, mentre sembra necessario mantenere tale obbligo nei confronti dei motocicli.

Dall’analisi delle statistiche disponibili emerge chiaramente che i fari accesi nelle ore diurne costano agli italiani all’incirca 540 milioni di euro l’anno, causando anche un aumento dell’inquinamento am-

bientale a causa dell'aumento del consumo di carburante stimato tra l'1 e il 2 per cento. A questo si aggiunga una maggiore usura di batterie e accessori per l'illuminazione, come, per esempio, le normali lampade alogene, che devono essere sostituite con maggiore frequenza, e gli stessi proiettori, soggetti a usura e a invecchiamento più elevati.

Nello specifico, quando si accendono i fari, una parte dell'energia meccanica sviluppata dal motore per far muovere l'autoveicolo viene utilizzata per fare girare l'alternatore che carica la batteria. Mediamente il rendimento del motore automobilistico è del 20 per cento (0,2). L'80 per cento dell'energia chimica contenuta nel combustibile si disperde sotto forma di calore nel motore stesso e in attriti nel sistema di trasmissione. Il rendimento dell'alternatore che carica la batteria è del 60 per cento (0,6). Pertanto il rendimento complessivo del sistema che consente di accendere le luci dell'auto è del 12 per cento ( $0,2 \times 0,6 = 0,12$ ).

La potenza totale impegnata dalle lampadine dei due fari anabbaglianti, delle quattro luci di posizione, delle luci della targa e del cruscotto è di 150 Watt. Con un rendimento del 12 per cento, per accenderle occorrono 1.250 Watt termici (150/0,12), ovvero 1,25 chilowatt, poco meno dell'energia che occorre per scaldare una stanza con una stufa. Supponiamo che la percorrenza media delle automobili sia di 20.000 km all'anno a una velocità media di 70 km all'ora. Le ore di viaggio, e di accensione delle lampade, saranno pertanto 286 (20.000/70). Moltiplicate per 1,25 chilowatt danno un consumo complessivo di 357,5 chilowattora termici. Poiché un litro di benzina sviluppa 8,7 chilowattora termici, il consumo annuo di benzina in più sarà di 41 litri. Per percorrere 20.000 km all'anno occorrono da 1.000 a 1.500 litri di benzina; pertanto l'incremento percentuale dei consumi di carburante oscilla tra il 4,1 e il 2,7 per cento.

Le automobili circolanti in Italia a fine 2002 erano 33.779.000 milioni; gli autocarri per trasporto merci 3.283.700, 456.000 gli altri tipi di automezzi, per un

totale di circa 37,5 milioni. Senza tenere conto che gli automezzi diversi dalle automobili hanno più luci di posizione, e che gli autocarri per trasporto merci percorrono mediamente ogni anno un numero di chilometri almeno dieci volte superiore, moltiplicando con un calcolo per difetto 37,5 milioni di autoveicoli per 41 litri di carburante, l'incremento complessivo dei consumi derivanti dall'accensione delle luci anche di giorno oscilla intorno a 1 miliardo e 500 milioni di litri di carburante. L'aumento delle emissioni di anidride carbonica che ne consegue è di 2,9 milioni di tonnellate.

A fronte di questa situazione, i contenuti della proposta di legge possono essere così sintetizzati.

La normativa vigente prevede l'automatica attribuzione di 20 punti per ogni patente. A tre anni di distanza dall'entrata in vigore di questo nuovo meccanismo, appare opportuno introdurre alcune modifiche. In particolare, con l'articolo 1 della presente proposta di legge si propone di premiare gli automobilisti più corretti, attraverso la concessione *una tantum* di un *bonus* di dieci punti, con l'esclusione di chi si è reso responsabile di gravi infrazioni del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, recante il codice della strada, per le quali è prevista una decurtazione di cinque o più punti in una sola volta.

Con l'articolo 2 a seguito del pronunciamento della Corte costituzionale con la sentenza n. 27 del 12-24 gennaio 2005, in relazione all'articolo 126-*bis*, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, si propongono delle specifiche modifiche all'articolo in questione, volte a rendere più snelle, efficienti e corrette nei confronti dei cittadini e degli automobilisti le procedure di accertamento di eventuali infrazioni al medesimo decreto legislativo, con le conseguenti misure sanzionatorie.

Con l'articolo 3 si propone una misura specifica per contrastare uno spreco energetico e per tutelare l'ambiente, confermando esclusivamente per i motocicli l'obbligo di tenere i fari accesi durante le ore diurne.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

(Bonus).

1. Alla data di entrata in vigore della presente legge, è attribuito *una tantum* un *bonus* di dieci punti ai titolari di patente di guida che negli ultimi due anni non hanno commesso violazioni che comportino, in un'unica soluzione, la decurtazione di un numero di punti superiore a cinque.

## ART. 2.

(*Modifiche all'articolo 126-bis del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*).

1. Al comma 2 dell'articolo 126-*bis*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il quarto periodo è sostituito dal seguente: « La comunicazione deve essere effettuata a carico del conducente quale responsabile della violazione; nel caso di mancata identificazione di questi, il proprietario del veicolo, ovvero altro obbligato in solido ai sensi dell'articolo 196, deve fornire all'organo di polizia che procede, entro sessanta giorni dalla data di notifica del verbale di contestazione, i dati personali e della patente del conducente al momento della commessa violazione »;

b) il sesto periodo è sostituito dal seguente: « Il proprietario del veicolo, ovvero altro obbligato in solido ai sensi dell'articolo 196, sia esso persona fisica o giuridica, che omette, senza giustificato motivo, di fornirli è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800 ».

## ART. 3.

*(Modifiche all'articolo 152 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285).*

1. Al comma 1 dell'articolo 152 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il primo periodo è soppresso;

b) al secondo periodo, le parole: « è obbligatorio l'uso dei predetti dispositivi anche nei centri abitati » sono sostituite dalle seguenti: « è obbligatorio l'uso delle luci di posizione, dei proiettori anabbaglianti e, se prescritte, delle luci della targa e delle luci d'ingombro »;

c) alla rubrica, le parole: « dei veicoli » sono sostituite dalle seguenti: « dei ciclomotori e dei motocicli ».

