

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 593

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**GIOLITTI, BENSI, AMADEI, BOGONI, CONCAS, FABBRI, MANCINI, RICCA,
MAGLIACCI, BORGHESE, CURTI IVANO, COLOMBO RENATO, DI NARDO,
CALAMO, ZAPPA, ZURLINI**

Presentata il 26 novembre 1958

Proroga dei termini relativi all'applicazione delle norme per la disciplina della circolazione stradale contenute negli articoli 25, 32 e 33 del decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956

ONOREVOLI COLLEGHI! — Molte sono le critiche che da varie parti si vanno sollevando nei confronti del nuovo « Codice della strada », emanato con decreto del Presidente della Repubblica del 27 ottobre 1948, in forza della legge 4 febbraio 1958, n. 572. Probabilmente il periodo relativamente breve — rispetto alla complessità della materia — intercorso tra quella legge di delega e l'emana-zione delle nuove norme non ha consentito un esame esauriente delle implicazioni economiche contenute in molti dei problemi tecnici che si sono dovuti affrontare, cosicché si riscontra un certo squilibrio nel modo in cui si è tenuto conto degli interessi in contrasto. Ne sono usciti particolarmente malconci gli interessi cospicui — sul piano sociale oltre che economico — degli autotrasportatori, i quali vanno costituendo una categoria sempre più importante nella struttura economica italiana, nella quale è in atto — come nelle società industriali più sviluppate — una forte espansione del settore dei servizi, che presenta un grande interesse anche ai fini dell'occupazione.

Si considerino le seguenti tabelle:

*a) Autocarri denunziati all'E. A. M. al
31 dicembre 1957:*

autocarri leggeri (portata fino a tonnellate 2,5)	N. 253.928
autocarri medi (portata fino a tonnellate 5)	» 57.922
autocarri pesanti (portata oltre tonnellate 5)	» 38.300
Totale	<u>N. 350.150</u>

*b) Rimorchi e semirimorchi denunziati
all'E. A. M. al 31 dicembre 1957:*

Rimorchi e semirimorchi di portata fino a quintali 10	N. 1.124
Rimorchi e semirimorchi di portata da oltre 10 fino a 20 quintali.	» 279
Rimorchi e semirimorchi di portata da oltre 20 fino a 40 quintali.	» 763
Rimorchi e semirimorchi di portata da oltre 40 fino a 80 quintali.	» 4.130
Rimorchi e semirimorchi di portata da oltre quintali 80	» 27.085
Totale	<u>N. 33.381</u>

c) *Autobus in circolazione alla data del 31 dicembre 1957:*

autobus a benzina	N.	124
» a metano	»	43
» a gasolio	»	20.859
Totale		N. 21.026

Risulta evidente, da questi dati riassuntivi, che oltre mezzo milione di persone sono occupate nel settore degli autotrasporti, senza contare gli occupati nelle industrie costruttrici degli autoveicoli qui considerati.

Entro pochi mesi una grandissima parte di questi lavoratori e delle imprese alle quali essi sono addetti saranno messi nella pratica impossibilità di continuare nel loro lavoro se saranno mantenuti i termini relativi alla entrata in vigore di alcune delle nuove norme del « Codice della strada ». La presente proposta di legge ha precisamente lo scopo — limitato ma vitale — di evitare tale disastrosa conseguenza, senza pretendere di dar fondo a tutti i problemi aperti dal nuovo « Codice della strada », ai quali si potrà provvedere con altre iniziative: questa, però, è *urgentissima*, perché si tratta di un problema che non tollera indugi.

Solo *sei mesi*, infatti, sono concessi agli autotrasportatori, dalla data dell'entrata in vigore del citato decreto, per adeguare i loro mezzi ai nuovi limiti di sagoma (articolo 146 n. 6, in relazione all'articolo 32). Ciò significa che al 28 luglio 1959 il grandissimo numero di autocarri, rimorchi e autobus che superano le lunghezze indicate all'articolo 32 dovranno essere messi fuori uso, poiché è impossibile accorciarli; e si tratta in moltissimi casi di mezzi per il cui ammortamento occorrono ancora parecchi anni o il cui prezzo d'acquisto dev'essere ancora coperto con versamenti rateali scaglionati in un lungo periodo. Se si considera che un autobus costa in media oltre dieci milioni, un autocarro pesante circa sei milioni, un rimorchio circa tre milioni, ci si rende conto dell'enorme entità del danno economico e sociale che sarebbe arrecato dal mantenimento di quel termine.

Conseguenze proporzionalmente altrettanto gravi si avrebbero dal mantenimento del termine previsto per l'applicazione dei limiti di sagoma prescritti per motocicli, motocarri e motoveicoli (tra i quali sono compresi i veicoli a tre ruote adibiti al

trasporto di cose), secondo l'articolo 14 n. 4, in relazione all'articolo 25. È vero che in questo caso il valore dell'autoveicolo non è così rilevante come nel caso precedente: ma bisogna tener presente che si tratta di mezzi usati per lo più da imprese di piccolissime dimensioni.

Oltre i limiti di sagoma, anche i limiti di peso incidono gravemente sull'economia degli autotrasporti. Anche per questi, come per i primi, non intendiamo, con questa proposta di legge, modificare il contenuto sostanziale delle nuove norme, ma soltanto prorogarne i termini di entrata in vigore, per evitare un brusco sconvolgimento di tutto il sistema, che avrebbe ripercussioni sensibilissime anche sui prezzi al consumo proprio in un periodo in cui questi tendono inesorabilmente al rialzo, poiché la immediata riduzione del carico consentito incide sul periodo di ammortamento del capitale, sui noli e sulle tariffe. E si sa quanto sia ormai diffuso l'impiego degli autoveicoli per il trasporto dei generi di largo consumo. Perciò anche l'applicazione delle disposizioni sui pesi massimi (articolo 33) deve essere rinviata per un periodo pari alla durata media degli autoveicoli già in circolazione, che sono stati acquistati e impiegati in relazione a un calcolo di ammortamento e di redditività che aveva per base le possibilità di pieno carico finora consentito. Inoltre lo stesso articolo 33 detta disposizioni per la distanza interasse, ai fini del carico, che escludono la piena utilizzazione di buona parte dei rimorchi attualmente in circolazione.

Onorevoli colleghi! Non è escluso che altre modificazioni dovranno essere introdotte nel nuovo « Codice della strada ». Può darsi anche che si ravvisi o s'imponga la necessità di modificare i suddetti limiti di sagoma e di peso. La presente proposta di legge non pregiudica nulla: anzi, essa consente, con la proroga dei termini, un più pacato e organico esame della materia. Ma quella proroga non può essere subordinata a quell'esame. La brevità dei termini sopra indicati è tale che già si è creato un profondo disagio nelle categorie interessate, le quali già si stanno preparando a misure di emergenza per fronteggiare la situazione. L'incertezza sulla sorte dei veicoli non regolari ha conseguenze immediate sul mercato, determina il rinvio dell'acquisto e una pericolosa stasi che potrebbe portare alla rovina sia le ditte di autotrasporti che le case costruttrici. Proprio

per ottenere la vostra approvazione con l'urgenza che la situazione richiede la presente proposta di legge è stata rigorosamente limitata all'oggetto enunciato nel titolo,

e cioè alla proroga di termini, per una durata pari — come si detto — a quella media dei veicoli in circolazione. Confidiamo perciò nel vostro unanime voto favorevole.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

I termini di cui all'articolo 146, numeri 4 e 6, in relazione agli articoli 25, ultimo comma, e 32 del decreto del Presidente della Repubblica del 27 ottobre 1958, n. 956, sono prorogati ad ogni effetto alla data del 30 luglio 1964.

ART. 2.

Le disposizioni riguardanti i pesi massimi di cui all'articolo 33 del decreto del Presidente della Repubblica del 27 ottobre 1958, n. 956, entreranno in vigore alla data del 30 luglio 1964.