

CAMERA DEI DEPUTATI N. 731

PROPOSTA DI LEGGE

**d'iniziativa dei Deputati COLITTO, BIGNARDI, ALPINO,
CORTESE GUIDO, BOZZI, BARZINI, FERIOLI**

Presentata il 18 dicembre 1958

Modifica delle norme del decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956, concernente la disciplina della circolazione stradale

ONOREVOLI COLLEGHI! — Ho presentato nei giorni scorsi, insieme con altri parlamentari, una proposta di legge, diretta ad ottenere la proroga dell'entrata in vigore del Codice della strada.

Ho li succintamente esposto le ragioni per le quali detto Codice ha bisogno di sostanziali modifiche, donde appunto la opportunità di rinviarne l'entrata in vigore, fissata com'è noto, per il 29 gennaio prossimo.

Con questa nuova proposta di legge indico insieme con gli altri firmatari di essa gli articoli, che dovrebbero, a mio giudizio, essere modificati.

Sono tutti convinti della necessità che, parallelamente al miglioramento della strada, siano disciplinate la circolazione degli automezzi e le loro caratteristiche di ingombro e di peso.

Il nuovo Codice della strada contiene, però, alcune prescrizioni che, se attuate: produrrebbero grave danno all'industria italiana ed alla sua competitività in campo internazionale;

renderebbero l'esercizio degli automezzi più costoso, con pregiudizio dell'autotrasporto, elemento fondamentale dell'economia nazionale, senza peraltro recare, a nostro giudizio, alcun vantaggio alla snellezza della circola-

zione — che, anzi, ne risulta intralciata — né determinare, in realtà, riduzione alcuna nel numero degli incidenti stradali.

È indispensabile, perciò, modificarle.

Di ciò nessuno qui dubita.

Il 5 novembre 1958, a Torino, il 6° giorno dell'inaugurazione del Salone dell'automobile, in un pubblico discorso, il senatore Bo, Ministro dell'industria dichiarava testualmente: « Il Codice della strada non è un'opera perfetta e potrà essere in gran parte almeno, perfezionato ».

Anche il Ministro dei lavori pubblici lo ha riconosciuto il 3 dicembre corrente, dinanzi la Commissione dei lavori pubblici, trasporti, poste e marina mercantile del Senato.

Forse si sarebbe potuto, prima di modificare le norme vigenti continuare nell'applicazione di esse, accrescendo, però, i quadri della polizia stradale.

La verità è che mentre la circolazione è aumentata, nell'ultimo decennio, tenendosi conto anche della notevole circolazione delle vetture straniere, da 1 a 10, i quadri della polizia stradale risultano passati da 1 a 3,33 per gli ufficiali e da 1 a 3,67 per i militi e graduati.

Si sarebbero, quindi, potuto, ripeto, aumentare tali quadri e fare un esperimento.

Ma ormai le norme vi sono. Cerchiamo di correggere le inesattezze che purtroppo contengono.

Gli articoli da modificare sono gli articoli 1, 3, 25, 32, 33, 51, 57, 91, 103, 106, 107, 121, 124, 127, 138, 139, 146.

Art. 1. — Riteniamo molto opportuno che l'articolo 1 nel suo primo comma consacri il principio della libertà di circolazione sulle strade di uso pubblico e sulle aree ad esse equiparate, che era nell'articolo 23 del precedente Codice stradale.

È un principio questo di notevole importanza, che va sottolineato, in quanto stabilendosi la libertà della circolazione per tutti gli utenti, si rendono di carattere eccezionale e, quindi, di interpretazione restrittiva le norme, che quella libertà in vari modi limitano.

Art. 3. — È demandato con l'articolo 3 al prefetto il potere di sospendere, tra l'altro, la circolazione anche per motivi di « pubblico interesse » di tutte o di alcune categorie di utenti della strada fuori dei centri abitati.

La norma, così come redatta, può provocare discriminazioni sensibili tra provincia e tra tipi di servizi.

Si prospetta, pertanto, la necessità di eliminare dai motivi, per i quali il prefetto può sospendere la circolazione, quello di « pubblico interesse ».

Riteniamo anche che l'ente proprietario della strada possa con ordinanza stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere *temporaneo*, non mai di carattere *permanente*. Dalla natura stessa del potere di ordinanza, infatti, discende che, pur esercitandosi in materia ordinariamente riservate al potere legislativo, non può, senza rischio che sia travolto il fondamentale principio della divisione dei poteri, straripare oltre il territorio suo proprio, spingendosi fino a produrre delle vere e proprie norme giuridiche, quali verrebbero ad essere quelle contenenti limitazioni permanenti e generali di diritti soggettivi privati.

Art. 25. — Del tutto ingiustificata appare la limitazione a 15 quintali del peso massimo a pieno carico dei motocarri. Verrebbe, se la norma rimanesse in vigore, stroncato tutto un settore della produzione e tolto dalla circolazione un tipo di veicolo (il motocarro di 15 quintali di portata utile), che da oltre venti anni assolve economicamente particolari, insostituibili funzioni — come ad esempio, nei lavori di sterramento, trasporto in cantieri o zone montagnose — soddisfacendo in ragione del limitato ingombro

e dell'estrema manovrabilità al criterio di adeguare il traffico alla strada. Si impone, pertanto, una pronta modifica alla legge, portando a 25 quintali il peso massimo a pieno carico.

Art. 32. — Riteniamo opportuno:

a) che l'altezza massima dal piano stradale del veicolo sia portata da metri 3,80 a metri 4, ed a metri 4,50, quando il veicolo è adibito a linee di servizio pubblico.

b) che sia soppresso il terzo comma, riguardante la lunghezza totale dei rimorchi;

c) che la *lunghezza totale dell'autotreno sia fissata in 18 metri*, mentre nel sistema della recente legge n. 261 potrebbe in ipotesi toccare anche i 19 metri (11 della motrice più 8 del rimorchio), meglio essendo che sia fissata la lunghezza massima del binomio motrice-rimorchio (autotreno), lasciando libertà di combinazione, purché sia osservata la lunghezza totale.

Art. 33. — L'articolo 33 contiene la prescrizione che « ... qualunque sia il tipo di un autoveicolo, filoveicolo o rimorchio, il peso massimo in corrispondenza dell'asse più caricato non può superare 80 quintali ... ». Proponiamo che tale dato sia elevato a 100 quintali.

Si ricorda che il Codice stradale del 1933 non precisava alcun limite al carico per asse; è solo con la legge del 6 agosto 1954, n. 877, posteriore alla Convenzione internazionale di Ginevra del 1949, che il legislatore italiano ha ritenuto di attribuire un valore a tale peso massimo, precisandolo, a ragion veduta, in 100 quintali.

È anche da rammentare che la detta Convenzione di Ginevra stabilisce le caratteristiche dimensionali e ponderali *minime* dei veicoli ammessi al transito internazionale riconoscendo che gli Stati contraenti possano fissare maggiori valori per il traffico interno, ed in ogni caso possano concludere accordi regionali volti a stabilire pesi massimi più elevati.

Ciò avvenne ad esempio tra Francia, Belgio e Lussemburgo, i quali innalzarono a 19 tonnellate il peso massimo dei « 2 assi » ed a 13 in corrispondenza dell'asse più caricato.

È anche da considerare che nelle più recenti discussioni delle Organizzazioni internazionali (C. E. M. T., C. I. C.) è stata largamente discussa la questione del peso sull'asse più caricato, con tendenza ad evolvere verso una soluzione unica, per lo meno nell'ambito del Mercato comune europeo, di non meno di 10 tonnellate (sempre per asse più caricato).

A proposito di Mercato comune europeo il Trattato di Roma prevede una politica comune in materia di trasporti. Non si vede come questa possa realizzarsi senza un'unificazione dei pesi e dimensioni nei vari Stati partecipanti.

Ora, poiché la legge-delega del 4 febbraio 1958, n. 572, prescriveva un generico « adeguamento agli accordi internazionali che disciplinano la materia » e non menzionava specificamente la Convenzione di Ginevra, facciamo presente che l'orientamento deve indirizzarsi verso le 10 tonnellate piuttosto che verso un valore minore.

Non possiamo credere che la riduzione a 8 tonnellate abbia per scopo la conservazione del manto stradale. Infatti in Italia circolano da anni circa 50.000 autoveicoli, con 100 quintali sull'asse più caricato, senza che, a nostra conoscenza, si siano verificati inconvenienti seri.

La stessa riflessione vale a maggior ragione per le opere d'arte, evidentemente progettate in relazione al Codice allora vigente, e al riguardo si ha notizia in Francia ed in Belgio di effetti negativi del maggior carico per asse.

Condividiamo la giusta preoccupazione per la snellezza della circolazione, ma anch'essa non conduce a diverse conclusioni.

L'ingombro, infatti, è determinato non dal peso per asse, ma piuttosto dalla lunghezza del mezzo.

Ma con la nuova norma, e volendo beninteso mantenere per ragioni di economia un carico utile adeguato, si dovranno aumentare i passi dei veicoli a 2 assi, e più probabilmente ancora l'industria sarà indotta alla costruzione, sinora non presa in considerazione, di automezzi a 3 assi certamente più ingombranti, perché lunghi 10-11 metri, in luogo dei 7-8 attuali.

La prima conseguenza della disposizione è l'abbandono della costruzione dei seguenti modelli, nelle loro varie versioni:

Alfa Romeo: autocarro Mille, trattore Mille, autobus 911, autobus 911 B;

Fiat: autocarro 682 N2; trattore 682 T2; autobus 682 RN; autobus 306/2; autobus 410; autobus 411; filobus 2411.

Lancia: autocarro Esatau B; autocarro Esatau 703; trattore Esatau.

OM: autocarro Super Orione; trattore Super Orione 330; autobus Super Orione P. oltre i nuovi modelli in avanzata fase di progettazione: Alfa Romeo, Fiat, Lancia, OM.

In particolare diventano fuori legge quasi tutti gli autobus e filobus urbani, che costi-

tuiscono il parco delle aziende pubbliche, non su rotaie.

Si tratta di una costruzione annua di circa 9.000 veicoli per 50.000 tonnellate e cioè in peso circa la metà della produzione italiana di autoveicoli industriali.

Lo studio, la sperimentazione, la costruzione del prototipo e l'impostazione industriale di nuovi modelli — completamente differenti dagli attuali — richiederanno più anni, forse da tre a cinque. Nel frattempo restano inutilizzate attrezzature che di larga massima stimiamo intorno ai 20 miliardi, senza tener conto delle ripercussioni sugli impianti dei fornitori e subfornitori.

Analogamente, si rendono superflui gli operai addetti a quelle attrezzature, circa 10.000, oltre a molte altre migliaia occupati presso le industrie ausiliarie.

Il costo di produzione dei veicoli ispirati alle nuove norme, in quanto ci si allontana dall'*optimum* tecnico, crescerà sensibilmente. Si passerà, come detto, alla costruzione di veicoli a 3 assi, ma essi volendo mantenere la necessaria aderenza, dovranno nella maggioranza dei casi disporre di 2 assi motori, con maggior onere rispetto agli attuali automezzi.

Anche il costo di esercizio sarà influenzato negativamente per la minor portata dei veicoli a parità di spesa.

Ne deriverà sul mercato interno un aumento di tutti i prezzi, perché di tutti il trasporto è componente, ed in definitiva si avrà un rialzo del costo della vita.

Tra l'altro l'aumento dei costi di produzione e di esercizio renderà meno competitivi i nostri veicoli sui mercati esteri, e ciò proprio nell'imminenza del Mercato comune europeo.

In particolare verranno gravemente compromessi gli accordi in corso con l'estero per la produzione di autocarri italiani (al Messico: Fiat-Fabbrica Dina, 2.000 autocarri anno; al Brasile: Alfa Romeo-Fabbrica Nacional de Motores, 4.000 autocarri/anno). Lo stesso può dirsi per le cospicue commesse di autobus e filobus con importanti Municipalità straniere come Rio de Janeiro e Montevideo, con pregiudizio per lo stesso buon nome commerciale italiano.

Art. 51. — Proponiamo la soppressione dell'articolo 51.

All'estero esiste la più ampia libertà di costruzione: si costruiscono autoveicoli sia con guida a destra che con guida a sinistra. E non si può non tener conto in Italia di quello che si fa all'estero. L'industria automobilistica italiana è interessata all'esporta-

zione e, quindi, deve essere lasciata libera di costruire così come si fa all'estero e come dall'estero può essere richiesto. Sembra, anzi, che all'estero si sia ormai imposta la guida a sinistra, cosicché la parte della nostra produzione destinata all'esportazione dev'essere diversamente impostata con aggravio di costo. Ciò è particolarmente da considerare nel momento in cui il Mercato comune europeo entra in attuazione.

Art. 57. — Le modifiche, che si propongono, dell'articolo 57 trovano la loro giustificazione nei seguenti rilievi:

a) Poiché la legge 26 giugno 1935, n. 1349, distingue nettamente le due attività trasporto per conto di terzi, trasporto di cose in conto proprio, individuando gli automezzi anche con diversi distintivi (striscia rossa per i trasporti in conto proprio e striscia bianca per i trasporti per conto di terzi) giova mantenere la distinzione;

b) da ciò segue l'opportunità di stabilire una sanzione per chi adibisca per trasporto di cose per conto di terzi un autoveicolo autorizzato al trasporto di cose in conto proprio. È evidente che tale norma sostituisce quella di cui all'articolo 1 della indicata legge.

Art. 91. — Non è dubbio che l'autorità amministrativa abbia il potere di ritirare la patente di guida, quando sia venuta a mancare alcuno dei requisiti prescritti per ottenere l'abilitazione di guida.

Siamo in materia di revoca dell'atto amministrativo. Deve, però, restituirla in esito a nuovi accertamenti.

L'autorità amministrativa può altresì procedere all'immediato ritiro della patente di guida nell'accertare un reato collegato con la circolazione stradale; ma, fatta la denuncia all'autorità giudiziaria, è soltanto questa che può restituire la patente o mantenere il ritiro del documento.

Allo scopo ora di eliminare ogni discrezionalità da parte dell'autorità amministrativa, che deve disporre il ritiro della patente di guida, si propone quanto segue:

a) formulare la disposizione in modo che la sospensione dell'esercizio di guida per autoveicoli consegua *ex lege* da situazioni giuridiche ben definite legislativamente. Ciò aderisce alla natura di *pena accessoria* del provvedimento, che, sostanzialmente, si traduce nella sospensione dell'esercizio di un'arte, che priva il soggetto della capacità di esercitarla durante la sospensione (ex articolo 35, 2° comma; 20 del Codice penale: le pene accessorie conseguono di diritto alla condanna).

b) Specificare quantitativamente la pluralità delle violazioni contravvenzionali, graduando la durata del ritiro della patente;

c) Sopprimere ogni accenno allo « stato di pericolosità » per evitare eventuali riflessi, che la dichiarazione di « persona pericolosa », sia pure ai limitati effetti della circolazione stradale, possa avere in altri campi, tanto più che il provvedimento di ritiro della patente, secondo il Codice penale, si inquadra, come si è detto, più che nel sistema delle misure di sicurezza, tra le pene accessorie (articoli 20, 35 del Codice penale).

Art. 103. — Non si può non convenire sull'opportunità di imporre un limite alla velocità degli autoveicoli pesanti. A questo proposito il Codice 1933 lo fissava solo per i « 100 quintali di peso a pieno carico ». L'aver abbassato tale riferimento a 75 quintali renderà lenta e pericolosa la circolazione, soprattutto se questo precetto è considerato congiuntamente al divieto di sorpasso per tutti gli autocarri, di cui all'articolo 106, ed alla distanza di sicurezza tra autotreni, autosnodati e autoarticolati in marcia, stabilita in 100 metri.

Il combinato disposto di queste tre norme; incolonnerà i veicoli industriali adeguandoli tutti alla velocità del mezzo più lento, ed è noto che il parco italiano è composto anche da residuati di guerra o d'altra origine, di notevole anzianità,

queste minori velocità medie eleveranno il costo d'esercizio del trasporto;

le vetture saranno costrette a compiere un maggior numero di sorpassi, ed è noto che il tempo del sorpasso è quello del maggior rischio.

Chiediamo, quindi, un ripristino a 100 quintali della demarcazione valida per l'eccesso di velocità. In caso contrario rimarrebbero liberi nella circolazione snella i seguenti tipi:

Autocarri:

Autobianchi Visconteo;
Autobianchi Ambrosiano;
Fiat 615 N;
Fiat C 40 N;
Lancia Beta;
O. M. Leoncino;
O. M. Tigrotto.

Autobus:

Fiat 615 N;
O. M. Leoncino;
O. M. Tigrotto.

Cadranno, invece, nella circolazione lenta:

Autocarri:

Alfa Romeo 455;
Alfa Romeo Mille;
Fiat C. 50 N;
Fiat 642 N 6;
Fiat 642 N 6 R;
Fiat 682 N 2;
Lancia Esatau B;
O. M. Tigre;
O. M. Super Orione.

Trattori:

Alfa Romeo Mille;
Fiat 642 T 6;
Fiat 682 T 2;
Lancia Esatau;
O. M. Super Orione 330.

Autobus:

Alfa Romeo 911;
Alfa Romeo 911 B;
Fiat 314;
Fiat 309;
Fiat 682 RN;
Fiat 302/2;
Lancia Esatau 703;
O. M. Tigre AS;
O. M. Super Orione P.

Chiediamo, altresì, che la velocità massima indicata nel testo a 60 e 50 chilometri sia portata rispettivamente a 70 e 60 chilometri.

Non si comprende, infatti, come mai, essendo state di recente con l'articolo 1 della legge 6 agosto 1954, n. 877, entrata in vigore il 1° gennaio 1955, fissate le velocità si siano volute ancora ridurre, tanto più che il secondo comma dell'articolo 103 dà prima facoltà alle competenti autorità di stabilire limiti minimi e massimi di velocità tutte le volte che lo ritengano opportuno.

A proposito, poi, del penultimo comma dell'articolo rileviamo che sembra eccessivo punire insieme con l'ammenda e con l'arresto anche una infrazione in materia di velocità che può essere anche di lieve entità. È opportuno, perciò, comminare le due specie di pene in modo alternativo, sì da consentire il più ampio potere discrezionale al giudice, in modo che la pena riesca veramente adeguata alle svariate circostanze della circolazione.

Art. 106. — L'inconveniente fondamentale di questo articolo è di aver incluso anche gli autocarri.

Secondo la statistica E. A. M. al 31 dicembre 1957, su 348.574 autocarri circolanti,

la ripartizione per portata utile era la seguente:

autocarri sino a 5 quintali di portata	N. 90.901
autocarri oltre 5 quintali e sino a 15 quintali	» 94.761
autocarri oltre 15 quintali e sino a 25 quintali	» 67.058
autocarri oltre 25 quintali e sino a 40 quintali	» 31.135
autocarri oltre 40 quintali e sino a 50 quintali	» 26.505
autocarri oltre 50 quintali e sino a 80 quintali	» 36.164
autocarri oltre 80 quintali »	2.050

Si fa osservare che gli autocarri di portata sino a 25 quintali rappresentanti il 72,5 per cento del parco, sono veicoli con velocità e caratteristiche poco discoste da quelle delle vetture.

Imporre a questi mezzi, con estensione a tutti i tipi di autocarri isolati, il divieto di sorpasso, costituisce una contraddizione con il carattere di snellezza dei servizi, per i quali gli stessi sono richiesti, e un intralcio generale alla circolazione. Infatti il rallentamento della marcia dei veicoli incolonnati (e distanziati in base al disposto dell'articolo seguente con intervalli che sembrano per lo meno eccessivi) comporterà una più lunga occupazione delle strade e, quindi, un maggior numero di superamenti da parte delle autovetture sugli automezzi industriali.

Si osserva, poi, che vi sono tipi di autotreni in circolazione che non possono superare a pieno carico 25 o 30 chilometri all'ora. Ora, l'obbligare per centinaia di chilometri gli autotreni, gli auto articolati o gli auto snodati a non sorpassarli, porta ad una riduzione della velocità media della circolazione con evidente danno economico e con maggiore intasamento delle strade.

Art. 107 — Premesso che il concetto di «distanza di sicurezza» è esatto, non sembra possa essere materializzato in una norma generale che imponga distanze precise tra autoveicolo e autoveicolo, non essendo possibile, fra l'altro, tener conto delle diverse caratteristiche sia degli stessi autoveicoli, sia delle strade.

Infatti l'articolo 107 combinato con lo articolo 106, così come era concepito, sarebbe una causa di ingombro stradale veramente imponente, poiché allungherebbe e rallenterebbe tutta la circolazione.

Un tale criterio sarebbe poi opposto a quelli vigenti in altri Paesi e citiamo in particolare gli U. S. A., dove si cerca di avere una circolazione « compatta » ed a velocità per quanto possibile uniforme.

Meglio sarebbe quindi che il nuovo Codice affermasse il criterio della distanza di sicurezza lasciando alle Autorità competenti la facoltà di determinare gli eventuali tratti stradali sui quali vietare, con appositi cartelli indicatori, il sorpasso.

Art. 121. — È opportuno lasciare un margine di tolleranza, tenuto conto della varia particolare natura dei carichi, che possono comprendere i materiali più diversi e quindi, anche idroscopici (come la sabbia, il cartone, la legna, ecc.), nonché della incertezza per i carichi alla rinfusa, frequentemente effettuati in luoghi non dotati di pese pubbliche, di controllare con esattezza i pesi.

Va modificato anche l'ultimo comma, perché la norma nella sua applicazione letterale superlativamente drastica, imporrebbe uno scarico immediato sulla strada.

Art. 124. — La presenza del secondo conducente è evidentemente richiesta per evitare un eccessivo sforzo da parte del guidatore su percorsi lunghi, difficili, nelle ore notturne e cioè per servizi particolarmente gravosi.

La disposizione letterale dell'articolo appare, però, generica e troppo onerosa, perché impone l'uso del secondo conducente anche per attività a percorrenza limitata con frequenti interruzioni, come ad esempio articolati per la distribuzione dei carburanti dai depositi ai posti di vendita, autobus per trasporto passeggeri agli aeroporti per alberghi, convitti, scuole, giri turistici, ecc.

È ben vero che all'ultimo comma si dà facoltà al Ministero dei trasporti di ammettere eccezioni; ma sarebbe preferibile invertire l'impostazione della norma, eliminando l'obbligatorietà e attribuendo, invece, al Dicastero di cui sopra la facoltà di imporre la « doppia guida » nei casi di constatata e indiscutibile gravosità.

Quanto sopra vale pure per il disposto del 3° comma che prevede un turno di riposo a terra per ciascuno degli autisti di almeno sei ore per ventiquattro di viaggio, poiché ne deriverà inevitabilmente l'arresto degli autoveicoli durante la notte e il conseguente congestionamento del traffico nelle ore diurne cioè durante la fase più intensa della circolazione.

Di qui i due emendamenti proposti.

Art. 127. — La prescrizione contenuta nell'articolo comporta, senza alcun apparente vantaggio ai fini della circolazione, un appesantimento burocratico, che è in netto contrasto con la snellezza caratteristica dell'autotrasporto stradale. Se ne chiede, quindi, la soppressione.

Art. 138. — Si chiede il ripristino del sesto dell'ammenda per le oblazioni. A parte ogni considerazione sulla possibilità di arbitrari accertamenti, specie per le distanze, i sorpassi e la velocità, che indubbiamente darebbero luogo a discussioni e risentimenti, l'aver ridotto ad un terzo dell'ammenda la possibilità di oblazione significa avere ulteriormente raddoppiato la loro entità, dopo di avere notevolmente aumentato l'importo delle ammende medesime.

Art. 139. — Il nuovo Codice stabilisce, per determinate infrazioni alle norme di comportamento, il cumulo di pene detentive e di pene pecuniarie, inoltre le prime, e cioè le pene detentive, vengono previste, come accennato, anche per semplici infrazioni alle norme del traffico.

A titolo di esempio, premesso che l'articolo 103 prescrive, fra l'altro, la velocità massima nei centri abitati in 50 chilometri-ora, una contestazione riguardante anche un lieve divario tra la velocità effettiva mantenuta e quella prescritta potrebbe dar luogo all'arresto fino a due mesi, oltre l'ammenda da 10.000 a 40.000 lire.

La gravità del caso è evidente in ispecie ove si consideri che nel nuovo Codice è stato mantenuto il criterio che, in modo più o meno diretto, parte del provento delle condanne a pene pecuniarie vada agli agenti ed agli Uffici preposti al rispetto delle norme del traffico.

Con l'erogazione di pene detentive, a questa discutibile forma di amministrazione della giustizia, si aggiunge il grave pericolo che può derivare alla libertà dei cittadini per non univoca applicazione delle nuove norme di legge.

Questo articolo dovrebbe essere perciò attentamente meditato per gli emendamenti del caso.

Noi proponiamo, intanto, la soppressione del 3° e del 4° comma.

Art. 146. — I termini concessi dal nuovo Codice per adeguamento dei veicoli alle norme previste dallo stesso, sono assolutamente inadeguati.

Prescindendo da quanto si riferisce agli articoli 32 e 33 per i quali è da noi richiesta una modifica delle norme in esame, richia-

miamo l'attenzione sulle disposizioni contenute nei seguenti articoli:

42 (dispositivi di frenatura degli autoveicoli e dei filoveicoli);

45 (dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione);

46 (dispositivi di segnalazione acustica);

47 (dispositivi silenziatori, per la retromarcia e per il fermo);

48 (visibilità);

50 (pneumatici e sospensioni).

Per questi ultimi si richiede che vengano ammessi alla circolazione fino al 31 dicembre 1961 i veicoli di attuale produzione senza obbligo di adeguamento alle prescrizioni menzionate.

Quanto sopra anche in attesa *che Regolamenti in materia* in corso di esame nel frattempo presso Organismi internazionali, vengano messi a punto e sia consentito alla nostra Amministrazione di emanare norme conformi agli stessi.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Il primo comma dell'articolo 1, del decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956, è sostituito dal seguente:

« La circolazione sulle strade di uso pubblico e sulle aree ad esse equiparate è libera, salva l'osservanza delle norme contenute nella presente legge e dei provvedimenti emanati in applicazione di esse ».

ART. 2.

Il primo comma dell'articolo 3 è sostituito dal seguente:

« Il prefetto, per motivi di sicurezza pubblica o per esigenze di carattere militare, conformemente alle direttive del Ministro per i lavori pubblici, può sospendere temporaneamente la circolazione di tutti o di alcune categorie di utenti sulle strade, fuori dei centri abitati ».

Il terzo comma dello stesso articolo 3, lettera a) è sostituito dal seguente:

« a) stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo per ciascuna strada o tratto di essa o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione ».

ART. 3.

All'ultimo comma dell'articolo 25, le parole: « 15 quintali » sono sostituite con le parole: « 25 quintali ».

ART. 4.

Il primo comma dell'articolo 32 è sostituito dai seguenti:

« Ogni veicolo, compreso il suo carico, deve potersi inscrivere in una sagoma di metri 2,50 di larghezza e metri 4 di altezza dal piano stradale.

Tale altezza potrà raggiungere metri 4,50 quando il veicolo è adibito a linee di servizio pubblico ».

Il terzo comma dello stesso articolo 32 è soppresso.

Il quarto comma dello stesso articolo 32 è sostituito dal seguente:

« Gli autoarticolati e gli autosnodati possono raggiungere la lunghezza massima di 14 metri e gli autotreni quella di 18 metri ».

ART. 5.

All'articolo 33, sesto comma, le parole: « 80 quintali » sono sostituite con le parole « 100 quintali ».

Il settimo comma dell'articolo 33 è sostituito dal seguente:

« Chiunque circoli con un veicolo, che supera i limiti di peso stabiliti dal presente articolo con una percentuale superiore al 10 per cento, è punito con l'ammenda da lire 50.000 a lire 200.000 ».

ART. 6.

L'articolo 51 è soppresso.

ART. 7.

Il primo comma dell'articolo 57 è sostituita dal seguente:

« Gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi possono essere destinati ai seguenti usi:

1°) uso privato:

- a) per trasporto di persone;
- b) per trasporto di persone con autovetture o motoveicoli da locare senza conducente;
- c) per trasporto di persone con autoveicoli o motocarrozze da noleggiare con conducente;
- d) per trasporto di cose per conto di terzi;
- e) per trasporto di cose in conto proprio;
- f) per trasporto non contemporaneo di persone e di cose;
- g) per trasporto promiscuo di persone e di cose;
- h) per traino;
- i) per uso speciale o per trasporti specifici;

2°) uso pubblico:

- a) per trasporto di persone o di cose in servizio da piazza;
- b) per trasporto di persone o di cose in servizio di linea ».

Dopo il quinto comma dell'articolo 57 è inserito il seguente:

« Chiunque adibisce un autoveicolo, destinato al trasporto di cose in conto proprio, al trasporto di cose in conto di terzi, è punito con l'ammenda da lire 25.000 a lire 100.000 ».

ART. 8.

L'articolo 91 è sostituito dal seguente:

« L'Ispettorato della motorizzazione civile, salvo che in proposito abbia provveduto l'Autorità giudiziaria, dispone il ritiro temporaneo o a tempo indeterminato della patente di guida per autoveicoli o motoveicoli nei confronti del conducente:

1°) che abbia riportato due o più condanne, ciascuna di durata non inferiore a tre mesi, per delitti colposi in dipendenza di fatti inerenti alla circolazione stradale;

2°) che abbia riportato cinque o più condanne per contravvenzioni previste dal Codice della strada, entro tre anni dalla prima condanna.

3°) che sia stato sorpreso — alla guida — in stato di evidente ebbrezza per uso di bevande alcoliche o di sostanze stupefacenti.

La sospensione dell'esercizio di guida, in seguito al ritiro della patente, deve avere la durata di tre mesi, se il conducente è incorso in cinque contravvenzioni; di sei mesi, se è incorso in più di cinque contravvenzioni. Nelle ipotesi previste nei nn. 1°) e 3°) la durata della sospensione è a tempo indeterminato e l'interessato non può chiedere il rilascio di una nuova patente, se non siano trascorsi due anni, previ accertamenti tecnici.

Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con quello di grazia e giustizia, sono stabilite le norme per l'applicazione del presente articolo ».

ART. 9.

Il terzo comma dell'articolo 103 è sostituito dal seguente:

« Gli autoveicoli e i filoveicoli di peso complessivo, a pieno carico, superiore a 100 quintali non debbono superare, fuori dei centri abitati, la velocità di 70 chilometri all'ora, se destinati ai trasporti di persone, e la velocità di 60 chilometri all'ora, se destinati ad altri usi. Non debbono, altresì, superare la velocità di 60 chilometri all'ora gli autocarri eccedenti detti limiti di peso, quando siano adoperati per trasporto di persone ».

Il penultimo comma dello stesso articolo è sostituito dal seguente:

« Chiunque supera i limiti massimi di velocità è punito con l'arresto fino a due mesi o con l'ammenda da lire 10.000 a lire 40.000 ».

ART. 10.

Il settimo comma dell'articolo 106 è sostituito dal seguente:

« È vietato il sorpasso in prossimità e in corrispondenza delle curve, dei dossi ed in caso di scarsa visibilità. Ai conducenti di autotreni, di autoarticolati e di autosnodati è vietato il sorpasso di autotreni, autoarticolati, autosnodati, anche fuori dei casi previsti dal comma precedente, sulle strade che saranno appositamente indicate ».

Al penultimo comma dello stesso articolo le parole: « con l'arresto fino a tre mesi e con l'ammenda da lire 10.000 a lire 40.000 », sono sostituite con le parole: « con l'arresto fino a tre mesi o con l'ammenda da lire 10.000 a lire 40.000 ».

ART. 11.

L'articolo 107 è sostituito dal seguente:

« I veicoli devono essere tenuti, durante la marcia, a distanza di sicurezza rispetto al veicolo che precede, salvo il caso di sorpasso.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire 5.000 a lire 20.000 ».

ART. 12.

Il terzo comma dell'articolo 121 è sostituito dal seguente:

« Chiunque circola con un veicolo il cui carico superi del 15 per cento la portata utile o la portata determinata dai limiti potenziali di carico indicate nel documento di circolazione è punito, salvo che non ricorrano alcune delle ipotesi di reato previsto dall'articolo 33, con l'ammenda da lire 10.000 a lire 50.000 ».

L'ultimo comma dello stesso articolo è sostituito dal seguente:

« I conducenti sono tenuti altresì a scaricare il carico eccedente nel più vicino, idoneo luogo di ricovero ».

ART. 13.

Il primo comma dell'articolo 124 è sostituito dal seguente:

« Agli autotreni devono essere sempre adibiti due conducenti che possano avvicinarsi nella guida. Agli autosnodati ed agli autoarticolati ed ai trattori stradali con rimorchio

devono essere adibiti due conducenti, che possano avvicinarsi nella guida, per i viaggi di percorso superiore ai 250 chilometri ».

Al terzo comma dello stesso articolo sono soppresse le parole: « a terra ».

ART. 14.

L'articolo 127 è soppresso.

ART. 15.

Il terzo comma dell'articolo 138 è sostituito dal seguente:

« A decorrere dal sesto giorno e fino al sessantesimo dalla contestazione il contravventore può provvedere al pagamento, con le modalità indicate nel precedente comma, di una somma corrispondente ad un sesto del massimo dell'ammenda stabilita dalle presenti norme per la contravvenzione commessa ».

ART. 16.

Il 3° ed il 4° comma dell'articolo 139 sono soppressi.

ART. 17.

Il sesto, settimo e ottavo comma dell'articolo 146 sono sostituiti dal seguente:

« Le disposizioni riguardanti la sagoma limite, di cui all'articolo 32, i dispositivi di frenatura degli autoveicoli e dei filoveicoli, di cui all'articolo 42, i dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione, di cui all'articolo 45, i dispositivi di segnalazione acustica di cui all'articolo 46, i dispositivi silenziatori, per la retromarcia e per il fermo, di cui all'articolo 47, la visibilità, di cui all'articolo 48, i pneumatici e le sospensioni, di cui all'articolo 50, si applicano ai veicoli, che entreranno in circolazione dopo il 31 dicembre 1961 ».

ART. 18.

La presente legge entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.