

CAMERA DEI DEPUTATI N° 3959

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**LA PENNA, LUCCHESI, BERNARDI GUIDO, BAGHINO,
MATTEOLI, DUTTO, RIDI, RICCARDI, POTÌ, GRIPPO**

Presentata il 31 luglio 1986

Modifiche al testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n° 393, ed al relativo regolamento di esecuzione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n° 420, concernenti la classificazione dei motoveicoli

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il potere legislativo deve essere sempre pronto a recepire i progressi tecnici ed il desiderio della imprenditoria ad usufruire legittimamente di tali progressi

Attenzione ancora maggiore va prestata quando i progressi tecnici si riferiscono ad un settore trascinante per l'economia e quando le normative vigenti soffocano la sperimentazione e la ricerca di nuovi traguardi per mettersi al passo, se non precorrere le industrie similari di altri paesi

Su questi semplici presupposti si basa la presente proposta di legge di modifica di alcune norme del codice della strada relative ai motocicli ed ai motocarri

Questi ultimi sono usati da una utenza particolare composta in preva-

lenza di piccolissimi imprenditori, artigiani, agricoltori che per le proprie esigenze di trasporto usa i motocarri a tre ruote, che consentono bassissimi costi di esercizio a fronte di un elevato rendimento

Questi veicoli hanno finora svolto nel nostro paese un ruolo fondamentale nella evoluzione di tali tipi di trasporto e soddisfano tuttora ben precise esigenze non coperte da ben più costosi prodotti di derivazione automobilistica

Il successo di tale modalità di trasporto è derivato dai seguenti elementi

elevata portata, in rapporto al peso a vuoto del mezzo,

basso costo di acquisto e di esercizio,

bassa velocità di marcia;

elevata sicurezza;

elevato numero di versioni adatte ai vari tipi di trasporto.

Tale formula è risultata peraltro originale, economica, non concorrenziale con i veicoli di trasporto leggero di derivazione automobilistica.

I veicoli a tre ruote, motocarri, presentano però alcuni svantaggi rispetto a quelli a quattro ruote, svantaggi derivanti più che da considerazioni tecniche, da considerazioni di natura estetica e di immagine che ne allontana le giovani generazioni.

Indubbiamente l'adozione di una quarta ruota servirebbe ad annullare il fenomeno, consentendo la sopravvivenza di quella parte della nostra industria che tanti vantaggi apporta alla nostra bilancia dei pagamenti in termini di fatturato all'esportazione, garantendo altresì il mantenimento dei livelli occupazionali, che verrebbero pesantemente compromessi nel caso di riduzione ulteriore della domanda e della produzione.

La semplice adozione di una quarta ruota comporterebbe, allo stato attuale della legislazione, la trasformazione del « motocarro » in « autocarro » con conseguente lievitazione dei costi, complicazione costruttiva del veicolo, aumento del prezzo di vendita ed inutile avvicinamento alle caratteristiche di derivazione automobilistica.

La soluzione che vi proponiamo è analoga a quella adottata dal legislatore francese che ha introdotto fra i motocicli la categoria dei « quadricicli a motore ».

Su strada analoga si muove la Comunità economica europea che, nell'ambito degli emendamenti alla direttiva 80/1263/CEE sulla istituzione di una patente comunitaria, ha già accettato il principio dell'innalzamento a 500 chilogrammi del limite di peso a vuoto dei veicoli appartenenti alla categoria dei « tricicli e quadricicli a motore » conducibili con patente di tipo A di tipo motociclistico.

Tali veicoli dovrebbero essere introdotti nella nostra legislazione con precise

limitazioni di prestazioni, elevato rapporto tra carico utile e peso a vuoto ed essere sottoposti, come veicoli a quattro ruote destinati a trasporti e utilizzi vari derivanti dal motocarro, ad una normativa tecnica ed amministrativa analoga a quella dei motocarri.

In tal modo si continuerebbe a favorire la particolare utenza di tali mezzi, salvaguardando ulteriormente i livelli occupazionali del settore ciclo e motociclo, settore che si trova da anni in stato di crisi riconosciuta dal Comitato interministeriale per la politica industriale.

Anche per quanto concerne i ciclomotori è opportuno un adeguamento della normativa italiana a quella degli altri paesi e del progresso tecnico.

Per ciclomotore si intende (come peraltro stabilisce la Conferenza di Vienna del 1968) un veicolo a due ruote, a motore, di prestazioni « ben delimitate »:

motore con cilindrata non superiore a 50 centimetri cubi, se termico;

velocità massima esprimibile non superiore a 50 chilometri/ora.

Tali veicoli presentano indubbi vantaggi, rispetto ad altri mezzi di mobilità individuale, in termini di dimensioni, peso a vuoto, ripresa, protezione del carico, energia consumata, inquinamento sonoro e atmosferico, grado di utilizzabilità in relazione all'utenza, al luogo e al tempo.

Fra le doti positive fanno spicco i bassissimi valori per inquinamento sonoro e atmosferico e quelli elevati per rendimento energetico, oltre alla facilità di utilizzo da parte dell'utenza. È indubbio che tali caratteristiche pongono i ciclomotori fra i mezzi di spostamento individuale che maggiormente si prestano a ridurre, per la collettività, i costi dei trasporti, assicurando nel contempo il bene sociale della libertà di movimento per i cittadini.

A nostro avviso occorre studiare un adeguamento della normativa in atto perché questo veicolo raggiunga maggiori livelli di impiego in un accrescimento delle proprie doti di sicurezza ed economicità (energetica).

Occorre una legislazione agile che, definito nella massima essenzialità il ciclomotore (veicolo a prestazioni predeterminate e limitate), lasci agli organi tecnici della pubblica amministrazione la regolamentazione delle caratteristiche delle parti meccaniche, in accordo con l'evoluzione della tecnica motoristica, le esigenze dell'utenza e gli ordinamenti internazionali, perché quelle prestazioni siano garantibili per tutta la vita del ciclomotore.

Gli elementi più importanti fra quelli che definiscono attualmente le caratteristiche del motore dei ciclomotori nell'articolo 24 del codice della strada vigente sono la potenza (1,5 cavalli) e la velocità sviluppata (40 chilometri/ora).

La velocità è elemento importante agli effetti del rischio di incidente e delle sue conseguenze sul pilota; riteniamo pertanto che la limitazione a 40 chilometri/ora vada mantenuta perché riduce in misura notevole i pericoli di guida del ciclomotore; è quindi di fondamentale importanza garantire il rispetto del suddetto limite, non solo all'uscita dalla fabbrica ma anche durante l'esercizio, attraverso misure che impediscano la facile manomissione del motore, misure che il Ministero dei trasporti ha già efficacemente adottato con decreto ministeriale del 28 novembre 1983.

Per quanto riguarda il limite di potenza (1,5 cavalli all'albero motore) si possono formulare le seguenti osservazioni: la categoria dei ciclomotori va dalla «bicicletta a motore» ai veicoli a tre ruote con elevato peso e sezione frontale, per i quali il raggiungimento della velocità massima consentita e l'ottenimento di adeguate accelerazioni richiedono potenze più elevate. L'adozione di

potenze che consentano lo spunto agevole in salita permetterebbe di ridurre la durata delle manovre d'emergenza. Inoltre, un veicolo con accelerazione adeguata dissuaderebbe l'utente dal manometterlo.

Del resto, in altri paesi della Comunità europea (Germania, Francia, Gran Bretagna, Belgio) notoriamente sensibili al problema della sicurezza, non è stato posto limite alla potenza e al peso del ciclomotore, ma soltanto alla velocità massima sviluppata ed alla cilindrata, in osservanza a quanto previsto dalla Convenzione di Vienna che, nel definire il ciclomotore, non fa alcun riferimento alla potenza del motore.

Si propone pertanto che l'articolo 24 del vigente codice della strada venga riformulato per definire un veicolo senza specifici vincoli d'uso, ma con precisi vincoli tecnici, in modo da permettere che lo sviluppo dell'impiego di questi mezzi «sociali» avvenga nel pieno rispetto delle esigenze del singolo e della società.

Sarà poi opportuna la revisione dell'articolo 160 e dell'articolo 221 del regolamento di attuazione del codice della strada che riguardano la determinazione delle caratteristiche dei motori.

Si otterrà così anche il non trascurabile risultato del sostegno ad una industria (unica in Europa) altamente qualificata, che fa del nostro paese il primo competitore mondiale, nel settore dei veicoli a due ruote, dell'industria giapponese, salvaguardando l'occupazione già pesantemente minacciata da una crisi dei mercati nazionali ed internazionali che da tre anni induce cali verticali nella produzione e nelle vendite.

Per quanto sopra ci permettiamo sottoporre alla vostra benevola attenzione l'unità proposta di legge.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. L'articolo 24 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

« ART. 24. - (*Ciclomotori*). — Ciclomotori sono i veicoli con due o tre ruote aventi le seguenti caratteristiche:

a) cilindrata fino a 50 centimetri cubi;

b) capacità di sviluppare su strada piana una velocità fino a 40 chilometri/ora.

2. Detti veicoli, qualora superino il limite stabilito per una delle caratteristiche indicate nel comma 1, sono considerati motoveicoli ».

ART. 2.

1. L'articolo 25 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

« ART. 25. - (*Motoveicoli*). — I motoveicoli, consistenti in veicoli a motore di cilindrata superiore a 50 centimetri cubi con due, tre o quattro ruote si dividono in:

a) motocicli e motocarrozette; veicoli rispettivamente a due o tre ruote destinati al trasporto di persone;

b) motocarri; veicoli a tre ruote destinati al trasporto di cose;

c) quadricicli a motore; veicoli a quattro ruote, destinati al trasporto non contemporaneo di persone e di cose, la cui massa a vuoto non superi 550 chilo-

grammi e capaci di sviluppare su strada piana una velocità massima fino a 80 chilometri/ora;

d) motoveicoli per trasporto non contemporaneo di persone e di cose;

e) motoveicoli a tre o quattro ruote per trasporto promiscuo di persone e di cose;

f) motoveicoli a tre o quattro ruote per uso speciale o per trasporti specifici caratterizzati ai sensi della lettera f) dell'articolo 26.

2. I motoveicoli non possono superare metri 1,60 di larghezza, metri 4 di lunghezza e metri 2,50 di altezza.

3. La massa complessiva a pieno carico di un motoveicolo non può eccedere 2.500 chilogrammi ».

ART. 3.

1. L'alinea del primo comma dell'articolo 26 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1959, n. 393, è sostituita dalla seguente:

« Gli autoveicoli, consistenti in veicoli a motore con almeno quattro ruote, esclusi i motoveicoli, si dividono in: ».

ART. 4.

1. Il primo periodo del settimo comma dell'articolo 80 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente: « Sono abilitati a guidare motocicli di cilindrata superiore a 350 centimetri cubi o che comunque sviluppino una velocità, calcolata in corrispondenza del regime di potenza massima, superiore a 150 chilometri all'ora, i titolari di patente di categoria A, che l'abbiano conseguita da almeno 12 mesi ed abbiano i prescritti requisiti psico-fi-

sici, psicotecnici ed attitudinali stabiliti dal regolamento ».

ART. 5.

1. A modifica di quanto stabilito dall'articolo 160 del regolamento per la esecuzione del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, il limite di velocità prescritto dall'articolo 24 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, per i ciclomotori è quello ottenuto per costruzione ed è riferito al numero di giri massimo di utilizzazione del motore dichiarato dal costruttore ed al rapporto di trasmissione più alto. Detto limite viene verificato con prova da effettuarsi su strada piana, in assenza di vento e con il guidatore in posizione retta (massa chilogrammi 70 ± 5) senza ausilio di pedali.

ART. 6.

1. Ad integrazione di quanto previsto dal numero 3) dell'articolo 190 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 420 del 1959, le prove ivi previste sono estese ai motoveicoli a quattro ruote.

ART. 7.

1. A modifica di quanto previsto dal numero 10 dell'articolo 221 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 420 del 1959 le verifiche e prove di omologazione del veicolo carrozzato riguardano la verifica in piano delle masse a vuoto ed a pieno carico e della relativa ripartizione sugli assi o gruppi di assi.

ART. 8.

1. Per i fini di cui all'articolo 1 del decreto del Ministro dei trasporti 29

marzo 1974, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 105 del 23 marzo 1974, si intende per veicolo ogni veicolo a motore destinato a circolare su strada con o senza carrozzeria, che abbia almeno quattro ruote ed una velocità massima per costruzione superiore a 25 chilometri orari come pure i suoi rimorchi, ad eccezione dei motoveicoli, dei veicoli che si spostano su rotaie, delle trattrici e delle macchine agricole.