COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

92.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI GIOVEDÌ 13 NOVEMBRE 1986

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDICE

PAG.

Proposta di legge (Discussione e rinvio):

LA PENNA ed altri: 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 (3959) 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 3, 5

LUCCHESI PINO, *Relatore* 3, 4, 5

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,15.

GIUSEPPE PERNICE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Discussione della proposta di legge La Penna ed altri: 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 (3959).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati La Penna, Lucchesi, Bernardi Guido, Baghino, Matteoli, Dutto, Ridi, Riccardi, Potì e Grippo: « 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 ».

Il relatore, onorevole Lucchesi, ha facoltà di svolgere la relazione.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Signor presidente, onorevoli colleghi, il nostro codice della strada, con i suoi cinque lustri abbondanti di vita, non è più valido alle necessità della circolazione ed alle progressive modifiche di mezzi e strutture.

La sua radicale modifica è, a quanto pare, un'impresa legislativa molto ardua se è vero, come è vero, che a Palazzo Madama i nostri colleghi ne discutono da quasi tre anni. Quando se ne presenta la necessità occorre, quindi, procedere per segmenti settoriali, che servono a ridare attualità e nuova vitalità, nei limiti del possibile, ad una struttura legislativa obsoleta.

Su queste premesse è basata la proposta di legge che, modificando il testo unico sulla circolazione stradale, introduce, fra l'altro, due importanti novità del nostro ordinamento.

La prima è la « nascita » legale del « quadriciclo a motore ».

Oggi, com'è noto, sul mercato interno ed estero esistono numerosi modelli di motoveicoli a tre ruote, che posseggono le tipiche caratteristiche del motociclo (elevata portata in rapporto al peso a vuoto del mezzo, basso costo di acquisto e di esercizio, velocità limitata), ma che per la loro natura non sono in nessuna maniera concorrenziali con i veicoli di trasporto leggero di derivazione automobilistica.

I veicoli a tre ruote presentano alcuni svantaggi rispetto a quelli a quattro ruote relativamente alla stabilità delle merci ed alla linea estetica meno gradevole, che fino ad oggi ne hanno limitato l'impiego non commerciale. Con l'adozione di una quarta ruota tali svantaggi scomparirebbero. Alla luce della vigente legislazione, però, questi motocarri si trasformerebbero (con tutte le ovvie conseguenze) in autocarri; occorre allora concepire qualcosa di nuovo, qualcosa di diverso che sia in linea con i tempi.

La proposta di legge, muovendosi su questa linea, propone un nuovo tipo di veicolo: il quadriciclo.

La « nascita » legale del quadriciclo è prevista dall'articolo 2 che, fra l'altro, recita: « quadricicli a motore: veicoli a quattro ruote destinati al trasporto non contemporaneo di persone o di cose la cui massa a vuoto non superi 550 chilogrammi e capaci di sviluppare su strada piana una velocità massima fino a 80 chilometri all'ora ». Con questa proposta di legge ci allineiamo alla legislazione di altri paesi europei, ed in particolare a quella francese che ha introdotto, nella categoria dei motocicli, i quadricicli a motore.

Su strada analoga si muove la Comunità economica europea che, nell'ambito degli emendamenti alla direttiva 80/1263 CEE, ha già accettato il principio dell'innalzamento a 500 chilogrammi del limite del peso a vuoto dei veicoli appartenenti alla categoria tricicli e quadricicli. In tal modo potremo favorire la particolare utenza di questi mezzi, cercando di salvaguardare i livelli di occupazione nel settore dei cicli e dei motocicli: livelli di occupazione che, com'è noto, durante lo scorso anno 1985 e la parte già decorsa del 1986, hanno subìto cali consistenti con conseguenti problemi sul piano dell'incremento della cassa integrazione guadagni. Diversamente, un'ulteriore riduzione dei posti di lavoro si aggiungerà a quella degli anni passati, nell'industria *leader* del settore e nelle altre aziende presenti nel tessuto economico del paese.

Oltre che a questa innovazione così importante e significativa, la proposta di legge oggi al nostro esame si ripropone di dare una definizione più rispondente alla normativa internazionale del « ciclomotore »: ciò che rappresenta la seconda novità di cui ho parlato.

La conferenza di Vienna ha definito il « ciclomotore » come « veicolo a due ruote con cilindrata non superiore ai 50 centimetri cubici ed una velocità massima di 50 chilometri orari ».

Tali veicoli offrono agli utenti una serie considerevole di vantaggi rispetto ad altri mezzi di trasporto individuale: bassi consumi, bassi valori di inquinamento, estrema maneggevolezza, facilità e libertà negli spostamenti.

Nella legislazione vigente gli elementi necessari per la definizione del ciclomotore sono la velocità, la cilindrata (siamo, pertanto, allineati ai criteri previsti dalla conferenza di Vienna) e la potenza massima prevista di 1,5 cavalli.

Quest'ultimo elemento, a differenza di quanto avviene negli altri paesi, è peculiare della nostra legislazione e la sua adozione comporta alcuni inconvenienti.

Poiché la velocità è senza dubbio l'elemento essenziale da prendere in considerazione se si vuol garantire la sicurezza, sembra opportuno non modificare il limite già previsto dei 40 chilometri all'ora per i ciclomotori. Al contrario, per quanto concerne il limite di potenza dobbiamo osservare che la categoria dei ciclomotori è così ampia da comprendere tanto la bicicletta a motore quanto i veicoli a tre ruote con elevato peso ed ampia superficie frontale; per questi ultimi il raggiungimento della velocità massima consentita e l'ottenimento di adeguate accelerazioni richiederebbero ovviamente potenze più elevate, in modo da consentire spunti più agevoli in salita e ridurre la durata delle manovre di emergenza. Inoltre, un veicolo con accelerazione adeguata dissuaderebbe l'utente dal manometterlo, cosa attualmente vietata da una norma che, come avviene sovente in Italia, può considerarsi non più valida di una « grida » di manzoniana memoria. Esiste una circolare del Ministero dei trasporti che tende ad avviare la manomissione del motore dei ciclomotori; sappiamo, tuttavia, per esperienza costante, quanto tale normativa sia aggirata specialmente dagli utenti più giovani.

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

Venendo al dettaglio, la proposta di legge consta di otto articoli.

Il primo modifica l'articolo 24 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, dando al ciclomotore la definizione di cui si è parlato.

Con l'articolo 2 si modifica l'articolo 25 del testo unico con l'introduzione della nozione di « quadriciclo ».

Con l'articolo 3 si modifica l'articolo 26 del testo unico per escludere dalla definizione di autoveicoli i motoveicoli a quattro ruote.

Con l'articolo 4 si prevede che per la guida di motocicli di oltre 350 centimetri cubici e con velocità superiore ai 150 chilimetri all'ora, si debba essere in possesso della patente A da almeno un anno. In questa maniera i « bolidi » a due ruote vengono affidati esclusivamente a giovani con un minimo di esperienza di guida di veicoli più lenti.

Con gli articoli 5 e 6 si fissano i parametri per la determinazione della velocità dei ciclomotori e di tutti i motoveicoli.

L'articolo 7 stabilisce che le verifiche e le prove di omologazione del veicolo carrozzato riguardano la verifica in piano delle masse e la loro ripartizione sugli assi, a pieno carico ed a vuoto.

Con l'articolo 8, infine, si escludono i motoveicoli dalle procedure previste dalla CEE per l'esame e l'omologazione.

In relazione alla presente illustrazione e alle motivazioni esposte nella parte iniziale della relazione, sottolineo l'importanza del provvedimento, di cui auspico una sollecita approvazione.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 9,40.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO