CAMERA DEI DEPUTATI N. 417

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI TRASPORTI
(MATTARELLA)

DI CONCERTO COL MINISTRO DELL'INTERNO
(FANFANI)

COL MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA
(AZARA)

COL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI
(PELLA)

COL MINISTRO DELLE FINANZE
(VANONI)

COL MINISTRO DELLA DIFESA
(TAVIANI)

COL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI
(MERLIN)

COL MINISTRO DELL'AGRICOLTURA E DELLE FORESTE
(SALOMONE)

E COL MINISTRO DELL'INDUSTRIA E COMMERCIO
(MALVESTITI)

Modificazioni agli articoli 36, 37, 39, 60, 61, 63 e 81 del Codice della strada approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740

Seduta del 26 novembre 1953

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il continuo perfezionamento tecnico e la sempre crescente diffusione dei mezzi di trasporto rendono indispensabile ed urgente un aggiornamento del « Codice della strada » — approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740 — che

nel complesso non può considerarsi come rispondente alle effettive attuali esigenze.

I lavori di aggiornamento del codice stradale sono affidati ad apposita Commissione presso il Ministero dei lavori pubblici, costituita da funzionari, da esperti e da giuristi,

che sta provvedendo alla elaborazione del nuovo testo del codice stesso.

Al fine però, di provvedere alle più urgenti necessità di modifiche delle norme anzidette è stato predisposto il presente disegno di legge i cui provvedimenti concernono:

1°) la determinazione dei limiti di velocità massima per talune categorie di autoveicoli pesanti e la facoltà per le amministrazioni competenti di stabilire analoghi limiti per i veicoli su determinati percorsi;

2°) la determinazione dei limiti di lunghezza e di peso per gli autoveicoli pesanti (motrici e rimorchi), con particolare riferimento ai tipi così detti articolati e snodati;

3°) la condotta di talune categorie di autoveicoli;

4°) determinazione del valore massimo, nella scala dei phon, che può ammettersi per il livello del rumore dal tubo di scarico dei motori.

Le proposte modifiche tengono conto delle norme stabilite nella Convenzione internazionale sulla circolazione stradale approvata a Ginevra il 19 settembre 1949 e ratificata dall'Italia con legge 19 maggio 1952, n. 1049, e degli emendamenti che al primitivo disegno di legge n. 2002 sono stati apportati in sede parlamentare. Detto disegno di legge, approvato dalla Camera dei deputati, fu presentato al Senato che, per la sopravvenuta fine della legislatura, non poté prenderlo in esame.

L'articolo 1 del presente disegno di legge fissa rispettivamente in 70 e 60 chilometri-ora i limiti massimi di velocità per gli autobus e per gli autocarri con e senza rimorchio aventi peso complessivo, a pieno carico, superiore ai 100 quintali.

Viene inoltre data facoltà ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti di stabilire di concerto limitazioni di velocità per tutti i veicoli su determinate strade o tronchi di strada.

Come è noto, l'attuale legislazione non prevede alcun limite di velocità per gli autoveicoli imponendo peraltro l'obbligo ai conducenti di regolare la marcia in modo da non costituire pericolo per sé e per gli altri utenti della strada; solo per gli autoveicoli di peso superiore ai 100 quintali l'attuale Codice della strada prevede all'articolo 39 che essi non siano suscettibili di superare la velocità di 50 chilometri-ora.

L'esperienza ha dimostrato che, mentre tale limite risulta ormai inadeguato date le possibilità tecniche dei moderni autoveicoli e le modalità seguite nella costruzione e nella manutenzione delle nostre strade, per cui esso

non viene nella pratica quasi mai rispettato, è però, necessario stabilire una limitazione di velocità così come già praticato in molti paesi europei e in particolare in Francia, Germania e Svizzera, nonché in quasi tutta l'America. E invero una tale limitazione, che peraltro, come detto, riguarda solamente gli autoveicoli pesanti e per gli altri veicoli può essere stabilita solo su determinati percorsi, si appalesa necessaria in relazione al continuo incremento della circolazione stradale e ai pericoli, che da essa derivano, molti dei quali sono da attribuire alla velocità troppo elevata dei veicoli di maggiore mole il cui sorpasso risulta spesso impossibile e sempre rischioso.

Nei riguardi di eventuali preoccupazioni che sorgessero circa la limitazione di velocità stabilita per gli autocarri è da tener presente che i tipi pesanti prodotti dall'industria nazionale sono previsti per velocità non superiori al limite di 60 chilometri-ora che viene fissato con il presente disegno di legge.

Circa la possibilità infine di garantire il rispetto dei limiti di velocità fissati, è prevista la facoltà per il Ministro dei trasporti di prescrivere l'adozione di idonei dispositivi che assicurino l'osservanza della norma stabilita: il Codice francese a tale riguardo prevede che i veicoli pesanti siano muniti di registratore di velocità.

L'articolo 2 modifica le disposizioni stabilite dall'articolo 37 del Codice della strada relative alla lunghezza degli autoveicoli.

Assunto come criterio di confronto l'ingombro massimo ammissibile costituito, in una curva di metri 10 di raggio interno, da una fascia larga metri 4,50, si consente l'aumento di lunghezza da metri 10 a metri 11 per gli autobus a due assi, perché si iscrivano in detta fascia.

Per rendere più agevole la circolazione si riduce invece da metri 12 a metri 11 la lunghezza degli autocarri a tre o più assi; si riduce altresì da metri 10 a metri 7,50 e da metri 12 a metri 8 la lunghezza dei rimorchi rispettivamente a due e a tre o più assi, esclusi sempre gli organi d'attacco. Quando tuttavia il complesso trattore-rimorchio si può iscrivere nella fascia d'ingombro sopra indicata, la lunghezza del rimorchio a due assi può raggiungere i metri 8 e quella del rimorchio a tre assi i metri 9.

Si definiscono poi: autoarticolato, il complesso formato da un avantreno non atto a trasportare carico utile e da un semirimorchio che scarica sul primo parte del suo peso e ausnodato, il complesso formato da un veicolo

trattore e da un rimorchio portanti entrambi carico utile ed accoppiati permanentemente in modo da costituire una sola unità non rigida e da consentire l'eventuale intercomunicazione fra le parti che lo costituiscono. Per tali complessi, ciascuno dei quali costituisce un autoveicolo unico, viene fissata in 14 metri la lunghezza massima, sempreché possano iscriversi nella indicata fascia di ingombro.

Le lunghezze massime di cui sopra trovano rispondenza in quelle previste dalla Convenzione internazionale di Ginevra.

Si è poi, tenuto conto di particolari esigenze dei servizi pubblici di linea prevedendo la facoltà per il Ministro dei trasporti di consentire, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, che su percorsi determinati e quando le caratteristiche della strada e del traffico lo consentano, la lunghezza degli autobus possa raggiungere i metri 12 e quella degli autobus snodati metri 18 sempreché i medesimi possano iscriversi nella predetta fascia di ingombro.

L'articolo 3 modifica in parte la disposizione del terzo comma dell'articolo 39 del Codice della strada, che stabilisce le condizioni alle quali devono uniformarsi gli autoveicoli pesanti, perché possa consentirsi che il loro peso superi i limiti massimi fissati dall'articolo stesso.

Si prevede ora, a seguito dell'esperienza acquisita e delle possibilità offerte oggi dalla strada che, fermi restando i limiti di peso di 140 quintali e di 180 quintali per gli automezzi a 2 e a 3 assi, tali limiti possano raggiungersi quando l'interasse fra due assi contigui degli automezzi a tre assi sia di metri 1 (anziché di metri 1,25 come prima stabilito) e comunque indipendentemente dalla velocità dei veicoli restando questa peraltro entro i limiti fissati dall'articolo 1.

Le norme relative ai pesi massimi vengono estese ai rimorchi di autoveicoli.

Infine si stabilisce in 17 quintali il peso massimo ammissibile per gli autoarticolati e gli autosnodati e in 220 quintali il peso massimo ammissibile per gli autobus snodati aventi lunghezza compresa fra metri 14 e metri 18; tali massimi possono elevarsi rispettivamente a 280 quintali e a 360 quintali quando concorrano le già citate condizioni di cui al terzo comma modificato dall'articolo 39 medesimo.

Viene poi introdotto il criterio del peso massimo per asse (così come previsto nella Convenzione di Ginevra) stabilendo tale massimo in 100 quintali per l'asse più caricato e

in 145 quintali complessivamente per i due assi più caricati contigui quando questi siano a distanza fra loro inferiore a 2 metri.

Infine, colmandosi una lacuna del vigente Codice, viene estesa anche ai rimorchi la possibilità del ritiro della licenza di circolazione quando non risultino rispettati i limiti stabiliti dall'articolo in esame.

Con l'articolo 4, che modifica il terzo comma dell'articolo 61 del Codice della strada, si stabilisce il nuovo limite di peso — a favore della sicurezza — per l'impiego del freno continuo automatico sui treni automobili e si estende l'obbligo di detto sistema di freno agli autoarticolati e agli autosnodati.

All'articolo 5 si classificano i treni automobili in relazione al peso dei complessi e, stabilito che alla guida di essi debbono essere costantemente adibiti due conducenti, si determinano i casi in cui è ammesso un solo conducente. Si esamina sotto il punto di vista della guida anche il caso, non ancora considerato, degli autoarticolati e degli autosnodati, stabilendo che per essi è sufficiente un solo conducente purché non superino la lunghezza di metri 14; lasciando al Ministro dei trasporti la facoltà di imporre l'impiego del doppio autista per la guida di autobus di qualsiasi tipo quando lo richiedano particolari esigenze di servizio.

L'articolo 6 modifica l'articolo 60 del Codice attuale, sostituendo le generiche disposizioni sulla rumorosità degli scarichi dei motori degli autoveicoli con precise norme che ne stabiliscono in 85 unità della scala dei phon, l'esatto limite massimo ammissibile. Con opportuni apparecchi di misura, sarà quindi possibile rilevare in modo obiettivo la rumorosità degli scappamenti di tutti i veicoli a motore e potrà quindi darsi un concreto contributo alla lotta contro i rumori, anche essa giustamente all'ordine del giorno dell'opinione pubblica.

L'articolo 7 prevede il ritiro da parte del prefetto della licenza di circolazione nel caso, che si aggiunge a quello di cui all'articolo 81 del vigente Codice, in cui l'autoveicolo o il rimorchio circolino con un carico superiore alla loro portata utile o potenziale quali si determinano dalla licenza di circolazione.

L'articolo 8 infine per tener conto della produzione già esistente, prevede che gli autoveicoli e i rimorchi (con esclusione degli autoarticolati e degli autosnodati) purché rispondenti alle norme preesistenti, possano essere immatricolati entro 3 mesi dalla data di entrata in vigore della legge.

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

Dopo il 4° comma dell'articolo 36 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione approvate con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, sono aggiunti i seguenti commi:

« Fermi restando gli obblighi di cui ai commi precedenti, gli autoveicoli a solo o con rimorchio aventi peso complessivo a pieno carico superiore a quintali 100 non debbono superare la velocità di chilometri 70 all'ora se destinati al trasporto di persone e la velocità di chilometri 60 all'ora se destinati al trasporto di cose. Non debbono altresì superare la velocità di chilometri 60 all'ora gli autocarri adoperati per trasporto di persone, eccedenti detti limiti di peso.

Il Ministro dei trasporti prescriverà i dispositivi atti a garantire l'osservanza dei limiti di velocità di cui al precedente comma.

E' un facoltà del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei trasporti, di stabilire i limiti massimi di velocità per tutti i veicoli su determinate strade o tronchi di strade (sia all'interno che fuori dei centri abitati) ».

ART. 2.

Il 2° comma dell'articolo 37 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvate con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, è sostituito da seguenti commi:

« La lunghezza totale, esclusi gli organi di attacco, non deve eccedere metri 6 per i veicoli ad un asse, metri 10 per i veicoli a 2 assi e metri 11 per quelli a 3 o più assi.

Gli autobus a 2 assi possono raggiungere la lunghezza totale di metri 10 e centimetri 50. Gli stessi autoveicoli possono raggiungere la lunghezza totale di metri 11, ove le loro caratteristiche siano tali da permetterne la iscrizione in una fascia di ingombro larga metri 4 e centimetri 50 in una curva di raggio interno di metri 10.

La lunghezza totale dei rimorchi da autoveicoli, adibiti al trasporto di persone, ovvero di cose, non deve eccedere metri 6 se ad un solo asse, metri 7 e centimetri 50 se a 2 assi, metri 8 se a 3 o più assi, esclusi in ogni caso gli organi di attacco. I rimorchi a 2 assi e a 3 o più assi posson raggiungere ri-

spettivamente la lunghezza di metri 8 e metri 9, qualora il complesso trattore-rimorchio possa iscriversi nella fascia d'ingombro di cui al 3° comma.

Gli autoveicoli snodati costituiti da un veicolo trattore e da un rimorchio portanti entrambi carico utile ed accoppiati permanentemente mediante speciale collegamento a snodo, in modo da costituire una sola unità non rigida e da consentire l'eventuale intercomunicazione fra le due carrozzerie contigue delle parti che la costituiscono, possono raggiungere la lunghezza di metri 14 ove le loro caratteristiche siano tali da permetterne la iscrizione nella fascia d'ingombro di cui al 3° comma.

Il Ministro dei trasporti, d'intesa con il Ministro dei lavori pubblici, ha facoltà di consentire, soltanto per autoservizi di linea e su percorsi determinati, qualora le caratteristiche della strada e del traffico lo consentano, la circolazione di autobus a 2 ed a 3 assi, aventi la lunghezza fino a metri 12 e di autobus snodati aventi la lunghezza fino a metri 18, sempre che sia rispettata la fascia d'ingombro di cui al 3° comma.

Gli autoveicoli articolati, costituiti da un trattore non atto a carico utile e da un rimorchio, parte del cui peso insiste sul trattore, e collegati in modo facilmente scioglibile, possono raggiungere la lunghezza di metri 14, sempreché l'autoveicolo possa iscriversi nella fascia d'ingombro di cui al 3° comma ».

ART. 3.

Il 3° comma dell'articolo 39 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvate con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, è sostituito dai seguenti commi:

« Quando l'autoveicolo è munito di gomme pneumatiche tali che il carico unitario medio trasmesso all'area di appoggio sulla strada sia non superiore a chilogrammi 6,5 per centimetro quadrato, e quando, se trattisi di autoveicolo a 3 o più assi, la distanza fra 2 assi contigui non sia inferiore a metri 1, il peso complessivo dell'autoveicolo può raggiungere i 140 quintali per gli autoveicoli a 2 assi i 180 quintali per quelli a 3 o più assi.

Eguali pesi complessivi possono raggiungere i rimorchi da autoveicoli a 2 e a 3 o più assi, sempreché concorrano le condizioni di cui al precedente comma.

Il peso complessivo di un autoveicolo articolato e snodato avente lunghezza fino a metri

14 può raggiungere i 170 quintali e, quando concorrano le condizioni di cui al 3° comma, i 230 quintali.

Per gli autobus snodati aventi lunghezza superiore a metri 14 e fino a metri 18, il peso complessivo può raggiungere i 220 quintali e, se concorrano le condizioni di cui al 3° comma, i 360 quintali.

In ogni tipo di autoveicolo o rimorchio da autoveicolo ed in ogni caso, il peso massimo in corrispondenza dell'asse più caricato non può superare i 100 quintali, ed in corrispondenza di 2 assi contigui a distanza inferiore a 2 metri non può superare i 145 quintali complessivamente ».

Nell'ultimo comma di detto articolo 39, dopo la parola « autoveicoli » sono aggiunte le parole seguenti: « o rimorchi da autoveicoli ».

ART. 4.

Il 3° comma dell'articolo 61 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvate con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, è modificato come segue:

« I treni automobili, il cui rimorchio superi a pieno carico i 45 quintali nonché gli autoveicoli articolati e gli autoveicoli snodati di qualunque peso, debbono essere provvisti di freno idraulico o ad aria compressa o a depressione, azionabile dal guidatore con unico comando e tale che, in caso di scioglimento durante la marcia del collegamento fra le parti, il rimorchio si freni automaticamente (freno continuo automatico) ».

ART. 5.

Il titolo dell'articolo 63 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvate con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, è modificato come segue:

« Condotta dei treni automobili, degli autobus, degli autoveicoli articolati e snodati ».

Il 1° comma del sopracitato articolo 63 viene modificato come segue:

« Ai treni automobili debbono essere costantemente adibiti due conducenti che possano avvicinarsi nella guida salvo che:

a) il peso complessivo a pieno carico del rimorchio non superi i 45 quintali se l'autotreno è munito di freno continuo automatico

o i quintali 30 se il rimorchio è munito di freno meccanico;

b) si tratti di treno costituito da un trattore stradale non atto al carico utile e da un solo rimorchio munito di freno meccanico se di peso complessivo, a pieno carico, non superiore a 30 quintali o munito di freno continuo automatico se di peso superiore.

Alla guida degli autoveicoli articolati nonché degli autoveicoli snodati non eccedenti il limite di lunghezza di metri 14 può essere adibito un solo conducente ».

È in facoltà del Ministro per i trasporti prescrivere che alla condotta degli autobus in servizio di linea vengano adibiti due conducenti quando le particolari caratteristiche del servizio lo richiedano.

ART. 6.

Il 1°, 3° e 4° comma dell'articolo 60 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvate con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, sono sostituiti dai seguenti:

« Tutti gli autoveicoli ed i velocipedi con motore ausiliario devono essere forniti di un dispositivo silenziatore tale che il livello del rumore emesso dal motore a regime di potenza massima, rilevato a 7 metri di distanza, non superi il valore di 85 nella scala dei phon, determinato secondo le modalità stabilite dal Ministero dei trasporti.

I tipi di dispositivi silenziatori dei motori degli autoveicoli e dei motori ausiliari per velocipedi devono essere approvati dal Ministero dei trasporti — Ispettorato Generale della motorizzazione civile — in relazione agli autoveicoli o ai motori ausiliari ai quali sono destinati, tenendo conto dell'influenza che la loro applicazione ha sulle prestazioni dei motori ».

I regi decreti-legge 10 aprile 1935, n. 695, e 27 dicembre 1935, n. 2566, sono abrogati.

ART. 7.

Dopo il numero 4° del 1° comma dell'articolo 81 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvate con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, è aggiunto quanto segue:

« 5°) quando l'autoveicolo o il rimorchio destinato al trasporto di cose o al trasporto di persone e cose circoli con un carico superiore

alla portata utile (o a quella potenziale) indicata nella licenza di circolazione.

La licenza di circolazione è ritirata per un periodo da uno a tre mesi ».

ART. 8.

Per gli autoveicoli e per i rimorchi, esclusi gli autoveicoli articolati e gli autoveicoli snodati, sono ammesse le norme preesistenti alla presente legge, qualora vengano immatricolati entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge stessa.