

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore BOATO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 1° MARZO 1990

Divieto di circolazione nelle ore notturne e riduzione dei pesi massimi a pieno carico dei veicoli

ONOREVOLI SENATORI. – La circolazione dei mezzi pesanti sulle strade ed autostrade della rete viaria nazionale costituisce, per l'intensità del traffico e per le modalità dei trasporti, un potente attentato alla incolumità dell'ambiente ed alle condizioni di salute dei cittadini.

L'inquinamento complessivo annuale per chilometro di autostrada comporta, secondo la campionatura eseguita sull'autostrada del Brennero, la dispersione sull'area circostante di 57 tonnellate di ossido di carbonio, 50 tonnellate di ossido di azoto, 10 tonnellate di idrocarburi, 2 tonnellate di anidride solforosa, 1,6 tonnellate di piombo, 0,6 tonnellate di fuliggine e 70 tonnellate di sale.

L'inquinamento da rumore, inoltre, altera le condizioni di vita in prossimità delle

strade di più intenso traffico, raggiungendo livelli di rumore anche notturno equivalenti al traffico urbano intenso e, dunque, con rischio di patologie.

Le conseguenze sulla salute delle persone sono di intuitiva gravità.

È stato dimostrato, ad esempio, che fattori tossici derivati dalla circolazione stradale alterano persino la composizione del latte materno.

Lungo l'asse del traffico dell'autostrada del Brennero le malattie del bosco si estendono sino al 45 per cento delle aree raggiunte dall'inquinamento.

Il valore locativo del patrimonio edilizio ubicato in prossimità delle principali strade subisce, per effetto del traffico, una riduzione di mercato pari al 30-40 per cento.

Poichè il sistema viario urbano è strettamente connesso con quello del traffico di lunga percorrenza, molte città sono aggredite per l'intera notte dalle conseguenze nocive dell'intensa circolazione, che si compone soprattutto dei mezzi pesanti di trasporto merci.

L'interesse primario alla salute delle popolazioni ed alla salvaguardia del patrimonio naturale ha richiesto in alcuni Stati europei l'introduzione del divieto di circolazione notturna per i veicoli pesanti di trasporto, quale misura di contenimento dell'inquinamento da gas tossici e da rumore.

Così dispone l'ordinanza sulle norme di circolazione stradale del 13 dicembre 1962, e successive modifiche, emessa dal Consiglio federale svizzero; così ancora prevedono le recenti disposizioni introdotte dalla Repubblica federale austriaca con efficacia dal 1° dicembre 1989.

Le limitazioni introdotte negli Stati confinanti costituiscono un incentivo per l'adozione di provvedimenti analoghi nel nostro ordinamento, sia per evitare la permanenza di norme contraddittorie su tracciati stradali transnazionali, sia soprattutto perchè l'esperienza del divieto di circolazione notturna è stata ritenuta assai incoraggiante per ridurre i principali fattori di rischio.

Il divieto, d'altra parte, non è totale, ma correlato con doverose eccezioni in ordine alla esigenza di garantire i servizi pubblici per i casi di necessità ed urgenza.

Sono esclusi dal divieto i trasporti di persone ed i trasporti di merci alimentari deperibili o di beni che per propria natura richiedono un trasporto di massima tempestività.

L'adozione di misure di limitazione del traffico pesante in sede legislativa può essere anticipata da provvedimenti prefettizi, adottati ai sensi dell'articolo 3 del testo unico delle norme sulla circolazione strada-

le, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, a condizione che il Ministro dei lavori pubblici emetta direttive di carattere generale.

Con tale procedura è stata infatti disposta la limitazione alla circolazione degli autoveicoli pesanti per i periodi domenicali e festivi (circolare del 19 dicembre 1988, n. 3907, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 299 del 22 dicembre 1988).

La limitazione del traffico pesante nelle ore notturne tende ad incidere sul complesso e squilibrato sistema dei trasporti nazionali ed internazionali, che riceverà impulso di maggiore razionalità, economicità ed ecocompatibilità se il trasporto di merci su gomma troverà alternative competitive nel trasporto su rotaia o per cabotaggio.

In mancanza di tali alternative, l'attuale situazione del traffico sarà destinata ad un definitivo collasso, dato che con l'attuale ritmo di incremento, il traffico autostradale, con l'apertura delle frontiere della CEE e con l'incremento degli scambi, sarebbe raddoppiato prima delle soglie del 2000.

La proposta di legge si articola:

a) nel divieto generale della circolazione nelle ore notturne (dalle ore 22 alle ore 5) per autoveicoli superiori ai 50 quintali adibiti al trasporto merci;

b) nella deroga al divieto per categorie di trasporti valutabili sotto il profilo della particolare utilità sociale. Le modalità applicative di tali deroghe saranno determinate con disposizione ministeriale in analogia con la normativa sul divieto di circolazione domenicale e festiva;

c) nella limitazione del peso massimo complessivo a pieno carico dei veicoli, posta comunque a 280 quintali (pari a limiti già determinati ad esempio in Svizzera);

d) nel sistema sanzionatorio derivato per richiamo della norma generale (articolo 3 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale).

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. La circolazione stradale è vietata nelle ore notturne dalle ore 22 alle ore 5 agli autoveicoli pesanti, eccettuati quelli adibiti al trasporto delle persone, alle trattrici industriali e macchine semoventi, agli autoveicoli articolati e autosnodati e agli autotreni con un peso totale superiore ai 50 quintali, eccettuati i veicoli adibiti al trasporto di persone ed i veicoli agricoli.

Art. 2.

1. Dal divieto di cui all'articolo 1 sono esclusi gli autoveicoli:

a) adibiti a pubblico servizio o a servizio di pubblica utilità;

b) del servizio radiotelevisivo pubblico o privato, esclusivamente per urgenti e comprovate ragioni di servizio;

c) delle amministrazioni pubbliche o che, per conto di esse, svolgono attività di nettezza urbana e smaltimento rifiuti, o che trasportino esclusivamente:

1) giornali, quotidiani e periodici;

2) materiali od attrezzi occorrenti per interventi di emergenza o soccorso di pubblico interesse;

3) prodotti per uso medico di urgenza;

4) carburanti e combustibili destinati alla distribuzione e consumo;

5) prodotti alimentari che per la loro deperibilità debbono comunque raggiungere quotidianamente i luoghi di commercio o di trasformazione.

2. Possono essere inoltre esclusi dal divieto con provvedimento specifico e motivato i veicoli che trasportano merci per casi di assoluta necessità.

3. Le modalità di esecuzione del presente articolo e le procedure per le autorizzazioni

alla circolazione in deroga al divieto di cui all'articolo 1 sono determinate dal prefetto conformemente alle direttive del Ministro dei lavori pubblici.

Art. 3.

1. La circolazione durante le ore notturne deve evitare qualunque turbamento per il riposo.

Art. 4.

1. Il comma sesto dell'articolo 33 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

«Il peso complessivo di un autoarticolato o di un autosnodato o di un filoarticolato o di un filosnodato, quando concorrono le condizioni indicate nel comma terzo, non deve eccedere 280 quintali; il peso complessivo a pieno carico di un autotreno o di un filotreno quando concorrono le medesime condizioni, non deve eccedere 240 quintali se a tre assi, 280 quintali se a quattro o più assi».

Art. 5.

1. Chiunque violi le disposizioni della presente legge è punito con le sanzioni stabilite dall'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

Art. 6.

1. La presente legge entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.