

(N. 1957)

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori SPANO Roberto, PACINI, RUFFINO, LOTTI Maurizio, SANTALCO, PATRIARCA, BASTIANINI, DEGOLA, TANGA, GUSSO, VISCONTI, RIGGIO, BISSO, GRECO, PINGITORE, MARCHIO, SEGRETO, CARTIA, GIUSTINELLI e MITROTTI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 24 SETTEMBRE 1986

Modifiche ad alcune disposizioni del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, recante norme sulla circolazione stradale ed al relativo regolamento di esecuzione

ONOREVOLI SENATORI. — Un potere legislativo attento a cogliere le indicazioni della comunità e pronto ad analizzare razionalmente i fenomeni non può tralasciare uno degli aspetti del trasporto delle merci su strada.

Una particolare utenza, composta in prevalenza di piccolissimi imprenditori, artigiani, agricoltori, si è orientata, per le proprie esigenze di trasporto, verso 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 tutt'ora ben precise esigenze dell'utenza, 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.

Inoltre, il limitato ingombro del mezzo nella sede stradale contribuisce a rendere più fluido e sicuro lo scorrimento del traffico, agevolando così l'intera circolazione urbana ed extraurbana.

Tale formula è risultata pertanto originale, economica, non concorrenziale con i veicoli da 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 allontanano le giovani generazioni.

Indubbiamente l'adozione di una quarta ruota, oltre a migliorare la stabilità e la sicurezza del mezzo, servirebbe ad annullare il fenomeno, consentendo lo sviluppo 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 dei veicoli di derivazione automobilistica.

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

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

Tali veicoli devono 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 due anni in stato di crisi riconosciuta dal CIPI.

Anche per quanto concerne i ciclomotori è opportuno un adeguamento della normativa italiana a quella degli altri Paesi.

Nel nostro, come in altri Paesi, si è da tempo innescato un processo di razionalizzazione dei consumi che, seppur collocato ancora nella fase iniziale, già manifesta due precise caratteristiche:

più chiaro orientamento verso il soddisfacimento dei bisogni primari;

maggior interesse per i beni che privilegiano l'essenzialità delle funzioni;

Da questo processo di razionalizzazione conseguono alcune soluzioni date ai bisogni essenziali dell'individuo e tra questi quello di mobilità.

Esempio tangibile di questo caso è il rapido diffondersi del ciclomotore. Con questo termine si intende definire (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 cubici, se termico;

velocità massima esprimibile non superiore a 50 chilometri orari.

Tali veicoli presentano indubbi vantaggi, rispetto ad altri mezzi di mobilità individuale, in termini di dimensioni, peso a vuoto, velocità, 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, tenuto anche conto del limitato ingombro di tali veicoli che

determina un netto miglioramento della circolazione.

Queste considerazioni impongono un adeguamento della normativa in atto perchè 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, perchè 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 CV) e la velocità sviluppata (40 km/h).

La velocità è elemento importante agli effetti del rischio di incidente e delle sue conseguenze sul pilota; riteniamo pertanto che la limitazione a 40 km/h vada mantenuta perchè 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 e soprattutto durante l'esercizio, attraverso misure che impediscano la manomissione del motore.

Per quanto riguarda il limite di potenza (1,5 CV 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 aumenterebbe la sicurezza e la manovrabilità del mezzo.

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 avvenga nel pieno rispetto delle esigenze del singolo e della società.

È poi opportuna la revisione dell'articolo 160 e dell'articolo 221/a 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 un settore produttivo altamente qualificato, 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 determina cali sensibili nella produzione e nelle vendite.

Per tutte le considerazioni esposte si ritiene che il disegno di legge che proponiamo possa essere esaminato positivamente dal Senato.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

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).** — 1. I motoveicoli, consistenti in veicoli a motore di cilindrata superiore a 50 centimetri cubici con due, tre o quattro ruote, si dividono in:

a) motocicli e motocarrozze: 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 chilogrammi e capaci di sviluppare su strada piana una velocità massima fino a 80 chilometri all'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 2500 chilogrammi ».

Art. 2.

1. Il primo periodo dell'articolo 26 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Pre-

sidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente: « Gli autoveicoli, consistenti in veicoli a motore con almeno quattro ruote, esclusi i motoveicoli, si dividono in: »

Art. 3.

1. Al settimo comma, primo periodo dell'articolo 80 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, la parola « motoveicoli » è sostituita dalla parola « motocicli ».

Art. 4.

1. Al numero 3) dell'articolo 190 del regolamento per l'esecuzione del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, dopo le parole « Per i motoveicoli a tre ruote simmetrici » vanno aggiunte le parole « ed a quattro ruote ».

Art. 5.

1. L'articolo 1 del decreto del Ministro dei trasporti 29 marzo 1974, recante norme relative alla omologazione CEE dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonchè dei loro dispositivi di equipaggiamento, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 105 del 23 aprile 1974, è sostituito dal seguente:

« Art. 1. — Per l'esame del tipo, ai fini del rilascio della omologazione CEE ai veicoli ed ai loro dispositivi di equipaggiamento, 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 »,

Art. 6.

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*). — 1. Ciclomotori sono i veicoli a motore con due o tre ruote aventi le seguenti caratteristiche:

a) cilindrata fino a 50 centimetri cubici;

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

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

Art. 7.

1. L'articolo 160 del regolamento per l'esecuzione del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, è sostituito dal seguente:

« Art. 160. (Art. 78 del testo unico). *Modalità per la determinazione delle caratteristiche*. — 1. Il limite di velocità prescritto per i ciclomotori dall'articolo 24 del testo unico 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. 8.

1. Il numero 5 dell'articolo 221/a del regolamento di esecuzione del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione

stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, come modificato dal decreto del Ministro dei trasporti 28 novembre 1983 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 9 dicembre 1983, n. 337, è sostituito dal seguente:

« 5) verifica, in piano, delle masse a vuoto ed a pieno carico e della relativa ripartizione sugli assi o gruppi di assi, nonché della rispondenza dei pneumatici previsti a quanto stabilito in tabella di unificazione a carattere definitivo ».