

(N. 181)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Trasporti**

(CORBELLINI)

di concerto col **Ministro dell'Interno**

(SCELBA)

col **Ministro della Difesa**

(PACCIARDI)

col **Ministro dei Lavori Pubblici**

(TUPINI)

col **Ministro di Grazia e Giustizia**

(GRASSI)

e col **Ministro dell'Industria e Commercio**

(LOMBARDO IVAN MATTEO)

NELLA SEDUTA DEL 14 DICEMBRE 1948

Modificazione all'articolo 1 del regio decreto-legge 4 ottobre 1934, n. 1802, relativo alla posizione della guida per gli autobus e gli autocarri.

ONOREVOLI SENATORI. — La diffusione dell'automobilismo ha posto in luce una indubbia superiorità della posizione della guida a sinistra quando si abbia la circolazione a destra, tanto che la grande massa dei veicoli oggi in produzione viene costruita con la «guida a sinistra», fuorchè in Inghilterra, dove, essendo ancora in vigore la circolazione sulla mano sinistra, risulta razionale la posizione di guida a destra, per le stesse ragioni per cui, con la circolazione sulla mano destra è razionale la posizione di guida a sinistra.

Il Codice della strada (norme per la tutela delle strade e per la circolazione) approvato con regio decreto-legge 8 dicembre 1933, n. 1740, prescrive l'obbligo di circolare sulla mano destra, ma non contiene alcuna disposizione circa la posizione di guida.

È da presumere che in un prossimo avvenire questo particolare verrà disciplinato in modo uniforme in Italia, sia per i veicoli a trazione animale che per quelli motorizzati, nel senso di imporre l'obbligo della posizione di guida a sinistra.

Nel recente passato si è invece verificato che per precise e pressanti richieste fatte a suo tempo dalle Autorità militari, veniva emesso il regio decreto-legge 4 ottobre 1934, n. 1802, che impone l'attuale obbligo della posizione di guida a destra per tutti gli autocarri e gli autobus in uso civile, in quanto, in caso di emergenza, essi avrebbero potuto trovare impiego, come di fatto è avvenuto, nei servizi di guerra.

L'industria automobilistica nazionale intende oggi orientarsi definitivamente verso la posizione della guida a sinistra per le seguenti ragioni:

a) perchè il pubblico utente italiano la preferisce come quella che consente al guidatore la migliore visibilità della strada, specie nella delicata e pericolosa manovra del sorpassamento;

b) perchè una eventuale doppia soluzione implica non solo differenze di montaggio, ma l'allestimento di doppie serie costruttive per i meccanismi della frizione, del cambio e dei freni;

c) perchè all'uso di autocarri di piccola portata si destinano autotelai predisposti anche per farne vetture da turismo;

d) perchè la clientela straniera esige ormai sugli autoveicoli grandi e piccoli, la posizione di guida a sinistra.

La questione è stata esaminata dalla Commissione permanente per l'automobilismo, la quale è giunta a formulare una soluzione che soddisfa le esigenze delle autorità militari e dell'industria automobilistica.

La soluzione proposta forma oggetto dell'unito disegno di legge.

DISEGNO DI LEGGE

Articolo unico.

L'articolo 1 del regio decreto-legge 4 ottobre 1934, n. 1802, convertito nella legge 20 dicembre 1934, n. 2148, è sostituito dal seguente:

« Gli autoveicoli adibiti ad usi speciali, quelli destinati al trasporto di merci aventi peso complessivo — costituito dal peso del veicolo e da quello del suo carico — inferiore ai settanta quintali, nonchè gli autoveicoli destinati al trasporto di persone, ad uso privato o pubblico, di qualsiasi numero di posti, possono avere la posizione di guida indifferentemente sul lato destro o sul lato sinistro.

« Invece per gli autoveicoli di nuova costruzione destinati al trasporto di cose, aventi peso complessivo di settanta quintali o superiore, debbono avere la posizione di guida sul lato destro, salvo deroga che il Ministro dei trasporti ha facoltà di accordare per motivi di pubblico interesse ».