

### DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori SANTALCO e VINCELLI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 23 LUGLIO 1981

#### Modifiche all'articolo 80 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale

ONOREVOLI SENATORI. — Il codice della strada italiano, entrato in vigore oltre venti anni fa, stabilisce che il motoveicolo a 3 ruote può essere guidato con la patente A quando il suo peso a vuoto non superi i 400 chilogrammi; in questa categoria rientrano i motoveicoli a 3 ruote simmetrici per trasporto merci, che per semplicità vengono denominati « motocarri leggeri ».

Tale mezzo ha raggiunto una notevole diffusione grazie alla suddetta possibilità di guida con patente motociclistica e grazie alla sua praticità, robustezza, grande maneggevolezza, basso prezzo e basso costo di esercizio, che rendono lo stesso particolarmente adatto per servizi urbani, per l'impiego in campo agricolo e per le attività terziarie artigianali.

È importante tener presente che, per sua natura, il motocarro leggero raggiunge una velocità massima che pur essendo adeguata alle esigenze del traffico urbano è sufficiente per gli spostamenti nelle zone agricole, risulta sensibilmente inferiore a quella degli analoghi mezzi a 4 ruote e quindi notevolmente « sicura ». Infatti le statistiche ufficiali sugli incidenti stradali dimo-

strano che i motocarri presentano una sinistrosità molto inferiore a quelle delle altre categorie di veicoli.

Benché la formula del motocarro leggero non sia sostanzialmente cambiata negli ultimi venti anni in quanto i modelli prodotti hanno mantenuto prestazioni e dimensioni molto analoghe e le portate sono in prevalenza sempre sui 500 o 600 chilogrammi circa e pur considerando che dette caratteristiche e portate corrispondono ancora alle esigenze di mercato, il limite di peso a vuoto di 400 chilogrammi non risulta, in molti casi, più adeguato per i seguenti motivi:

recenti normative concernenti la sicurezza, l'inquinamento, la rumorosità, gli impianti elettrici ed altro, richiedono l'installazione di nuovi dispositivi e l'adozione di provvedimenti costruttivi che comportano un aumento di peso;

rispetto alle caratteristiche che i motocarri leggeri avevano in origine, è stata migliorata la protezione e *comfort* del guidatore con l'aggiunta prima della cabina, quindi delle porte, del riscaldamento, dello sbr-

## LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

natore-parabrezza, dei rivestimenti interni per un migliore isolamento ed altro; tutte migliorie che comportano un maggior peso;

le esigenze del risparmio energetico e dell'economia di esercizio impongono l'adozione di soluzioni che consentano di ridurre il consumo di carburante; si tratta cioè di modificare i motori esistenti con l'aggiunta di idonei dispositivi oppure di realizzare motori di nuovo tipo e in ogni caso ne deriva un aumento di peso anche rilevante.

Appare chiaro che mentre in passato il limite di 400 chilogrammi offriva un sufficiente margine per l'installazione sul mototelaio di carrozzerie e attrezzature di vario tipo, e peso, tale margine risulta ora ridotto a valori non più corrispondenti alle esigenze. Ne deriva che la norma sul limite del peso a vuoto, così come espressa nel codice, crea una situazione paradossale in quanto lo stesso motocarro può risultare di peso a vuoto inferiore ai 400 chilogrammi nella versione « base » più elementare, mentre può superare nettamente tale limite con una carrozzeria più completa. È da ricordare infatti che il motocarro, veicolo per trasporto merci, viene realizzato in parecchie versioni di carrozzeria, per soddisfare appunto le diverse esigenze delle varie categorie di utenza.

È una contraddizione evidente che per veicoli uguali nelle caratteristiche, dimensioni, prestazioni e, quel che conta, uguali nel peso a pieno carico e quindi con uguali difficoltà di guida, una versione possa essere condotta con patente A mentre altre, solo per il fatto di avere un po' più di peso nella carrozzeria ma identico minor peso nel carico, debbano essere condotte da persona munita di patente B o superiore.

Si avverte pertanto la necessità di porre rimedio a tale incongruenza senza modificare il principio e le finalità della limitazione del peso a vuoto. È chiaro infatti che

un limite abbastanza ristretto del peso a vuoto del motocarro leggero è opportuno in quanto condiziona tutte le principali caratteristiche del veicolo.

Poichè un aumento dell'attuale limite, seppur modesto, avrebbe implicazioni internazionali, in quanto il valore di 400 chilogrammi appare nei documenti legislativi non solo italiani ma anche CEE e extra CEE e sarebbe comunque di scarsa utilità, risulta opportuno seguire un'altra strada che è quella di una « interpretazione più conforme alla realtà tecnica » degli articoli del codice della strada che trattano la materia, l'articolo 80 del testo unico (patente di guida) e l'articolo 221, paragrafo 10, del Regolamento (verifica dei pesi).

Si presuppone pertanto che quando un motoveicolo a 3 ruote è omologato e prodotto in più versioni con le stesse caratteristiche essenziali, il peso a vuoto di riferimento sia per tutte quello rilevato sulla « versione base » presentata dal costruttore; le differenze di peso nelle carrozzerie e dispositivi ad esse correlati andranno ad influire sulla portata del veicolo. È chiaro cioè che al maggior peso di una versione derivata rispetto a quella di base, corrisponderà una riduzione di uguale valore della portata utile, cosicché il peso massimo complessivo rimanga sempre quello fissato in sede di omologazione.

Si ritiene che l'inserimento nell'attuale legislazione del concetto ora espresso non presenti alcuna controindicazione ma costituisca anzi un chiarimento a favore sia della sicurezza dei veicoli, sia dell'uguaglianza per l'utenza, in quanto viene eliminato in modo corretto il paradosso prima accennato di veicoli identici nelle loro caratteristiche reali (compreso peso totale a terra) che richiedono, per essere guidati, patenti di guida diverse.

A tale fine ci permettiamo di presentare alla vostra benevola attenzione il presente disegno di legge.

**DISEGNO DI LEGGE***Articolo unico.*

Al secondo comma dell'articolo 80 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, dopo la lettera *F*) è aggiunta la seguente:

« *E*) Quando un motoveicolo a 3 ruote è omologato e prodotto in più versioni con le stesse caratteristiche essenziali e differenti solo per le carrozzerie e i dispositivi ad esse correlati, il peso a vuoto di riferimento è sempre quello rilevato sulla versione base in sede di omologazione; il maggior peso delle carrozzerie e dei dispositivi correlati comporta la riduzione di uguale valore della portata utile.

Sulla carta di circolazione di ciascuna versione deve essere riportato con apposita annotazione il peso a vuoto della versione base di riferimento ».