

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

(N. 1537-A)

## RELAZIONE DELLA 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE PACINI)

Comunicata alla Presidenza il 28 gennaio 1982

SUL

## DISEGNO DI LEGGE

Modifiche ad alcuni articoli del Codice della strada, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, riguardanti i pesi e le misure dei veicoli, nonchè alla legge 27 novembre 1980, n. 815

*approvato dalle Commissioni permanenti riunite 9<sup>a</sup> (Lavori pubblici) e 10<sup>a</sup> (Trasporti e aviazione civile, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile) della Camera dei deputati nella seduta del 22 luglio 1981  
(V. Stampato n. 299)*

**d'iniziativa dei deputati MARZOTTO CAOTORTA, FIORET, CARAVITA, CASINI, BIANCO Ilario, GAROCCHIO, FIORI Giovannino, FEDERICO, PICCOLI Maria Santa, PORCELLANA, PORTATADINO QUARENghi, SANESE**

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza il 31 luglio 1981*

ONOREVOLI SENATORI. — Il disegno di legge n. 1537 recante « Modifiche ad alcuni articoli del codice della strada, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni riguardanti i pesi e le misure dei veicoli, nonchè alla legge 27 novembre 1980, n. 815, è un provvedimento, che appare rispondente alle problematiche poste in questi ultimi anni dai settori del trasporto su strada, del trasporto merci e di costruzione dei veicoli adibiti a trasporti pesanti o utilizzati in agricoltura.

Come si può evincere da un'attenta analisi delle disposizioni in esso contenute, è lecito affermare che esso nasce dalla esigenza di dare organicità ad una serie di provvedimenti legislativi adottati nell'ultimo decennio al fine di rendere adeguate talune norme obsolete del codice della strada del 1959 alle nuove realtà economiche ed a quelle derivanti dall'osservanza delle direttive comunitarie.

Il testo che si sottopone all'approvazione dell'Assemblea è quello già approvato dalla Camera dei deputati che ha avuto un esame approfondito in Commissione e sul quale si sono espresse in senso favorevole le Commissioni affari costituzionali, giustizia, finanze e la Giunta per gli affari delle Comunità europee.

Tale testo oltre a modificare alcune norme il cui adeguamento alle nuove realtà non è più procrastinabile, introduce alcune disposizioni necessarie per disciplinare la costruzione e l'utilizzazione di veicoli che oggi in concreto esistono, ma che sono fortemente penalizzate dalla carenza normativa testè citata.

Mi corre l'obbligo per motivi di chiarezza di richiamare all'attenzione di questa Assemblea le norme adottate successivamente alla emanazione del codice della strada del 1959 che interessano la costruzione e l'utilizzazione dei veicoli:

1) la legge n. 942 del 27 dicembre 1973 che delega il Ministro dei trasporti a recepire

le direttive CEE relative alla costruzione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi;

2) la legge n. 38 del 15 febbraio 1974, che modifica le norme che regolano le dimensioni ed i pesi degli autobus e dei filobus;

3) la legge n. 298 del 6 giugno 1974 che istituisce l'albo degli autotrasportatori;

4) la legge n. 313 del 5 maggio 1976 che detta nuove norme per i veicoli industriali;

5) la legge n. 833 del 23 dicembre 1978 istitutiva del Servizio sanitario nazionale che pur non introducendo alcuna norma esplicita proietta l'autoveicolo nell'ambito delle leggi che disciplinano l'igiene e la sicurezza del lavoro;

6) la legge n. 85 del 24 marzo 1980 che, a tutela della sicurezza generale e del consumatore, introduce norme sul controllo della conformità.

Tutte le suddette norme sono tenute presenti nel disegno di legge in esame non soltanto per gli aspetti di modifica ma anche per la filosofia che le ha ispirate. Giova notare che se nel corso degli ultimi dieci anni si è dovuti intervenire ben due volte (legge 38/74 e legge 313/76) per modificare i pesi e le dimensioni di veicoli ciò comprova che si tratta di provvedimenti importanti anche perchè molto sentiti; ed in effetti lo sono: sia per la sicurezza che per la fluidità del trasporto.

Si potrebbero addurre innumerevoli esempi a sostegno di quanto sopra affermato; ne cito qualcuno: un autobus a due piani che si inserisce nel traffico invece di due autobus normali o l'autoarticolato che trasporta un quantitativo superiore di merce, diminuiscono sia il rischio globale, legato ad ogni tonnellata trasportata, sia il costo unitario del trasporto.

Il disegno di legge n. 1537, come ho già accennato, introduce alcuni correttivi ai precedenti provvedimenti che, contrariamente alla volontà del legislatore, hanno determi-

nato complicazioni in luogo di snellimenti e consentito qualche volta degli abusi.

In virtù — diciamo — di una filosofia ormai sperimentata esso consente, peraltro, la applicazione degli stessi principi innovatori per la soluzione anche di altri problemi che, ai tempi della redazione del Codice della strada, o non esistevano oppure erano stati visti sotto un'ottica più ristretta; mi riferisco ai *caravan*, agli *auto-caravan*, alle macchine operatrici, ai carelli, eccetera.

Un altro aspetto da mettere in evidenza è quello che riguarda le modifiche alla legge sul credito agevolato all'autotrasporto, che si intende rendere più agibile e più rispondente agli interessi delle imprese.

Prima di passare all'illustrazione dei singoli articoli ritengo opportuno sottolineare la particolare urgenza del provvedimento e richiamare l'attenzione dell'Assemblea sulla circostanza che lo sciopero minacciato dall'intero settore dell'autotrasporto nel maggio scorso è rientrato a seguito degli impegni assunti dal Presidente del Consiglio, che promise — fra l'altro — di interporre il suo autorevole intervento presso i Presidenti dei due rami del Parlamento per un sollecito iter legislativo.

Questa considerazione non ha sottratto però le norme in emanazione ad un esame particolareggiato ed approfondito da parte della Commissione, che ha proceduto con scrupolo anche se con speditezza.

\* \* \*

Il disegno di legge consta di 17 articoli, che qui verranno esaminati non tanto nell'arida ottica delle cifre o dei testi quanto nella prospettiva delle finalità che essi si propongono.

L'articolo 1 nasce dalla valutazione dei risultati ottenuti nel settore del trasporto eccezionale dopo cinque anni di applicazione della legge n. 313 del 1976 e mette a frutto tali esperienze in una nuova redazione dell'articolo 10 del codice della strada, nella quale viene data una definizione più accurata di tale tipo di trasporto e viene eliminata la discrezionalità di applicazione che il vecchio testo consentiva dando adito di fatto ad un trattamento disparitario.

Vengono specificati quali siano gli uffici competenti al rilascio delle autorizzazioni, le modalità di rilascio ed i vincoli ai quali le autorizzazioni possono essere assoggettate (rammento ai colleghi come la legge n. 313 del 1976, sovvertendo le competenze in materia, aveva avuto delle difficoltà applicative).

Sempre all'articolo 1 viene delegato il Ministro dei trasporti a stabilire con decreti le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli eccezionali; mentre il Ministro dei lavori pubblici è delegato a stabilire con decreti, da emanarsi di concerto col Ministro dei trasporti, le procedure per il rilascio delle autorizzazioni. In tale articolo sono inoltre fissate le sanzioni da applicare ai contravventori.

L'articolo 2 modifica le lettere g) h) i) dell'articolo 26 del codice della strada al fine di prevedere alcuni particolari tipi di trasporto ed introduce alla lettera l) la nuova definizione di « *auto-caravan* », riempiendo una lacuna legislativa che causava notevoli disagi sia ai costruttori che agli utilizzatori di tali veicoli; ed inoltre delega il Ministro dei trasporti a stabilire con propri decreti quali siano le norme tecniche CEE applicabili ai *caravan* ed ai promiscui.

L'articolo 3 integra l'articolo 28 del codice della strada con la definizione di « *caravan* » e di rimorchio per il trasporto di attrezzature turistiche sportive, riempiendo un'altra carenza normativa.

L'articolo 4 fonde il contenuto degli articoli 30 e 31 del codice della strada, definendo in termini più attuali le macchine operatrici ed carrelli.

Sulla seconda parte di questo articolo c'è tuttavia qualche perplessità forse dovuta più alla formulazione letterale, che ad altro: sembrerebbe opportuno a prima vista far rimanere le macchine operatrici fuori del campo di applicazione della legge n. 298 sull'autotrasporto merci; ciò perchè per le loro caratteristiche costruttive e per la loro bassa velocità, la funzione di autotrasporto non sembra essere quella preminente.

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

L'articolo 5 riorganizza la materia trattata dall'articolo 32 del codice della strada in materia di dimensioni e introduce, in dettaglio, una serie di prescrizioni relativamente alle dimensioni dei *caravan* e degli *auto-caravan*. Anche se in tale articolo non è specificato, sarà ovviamente il Ministro dei trasporti, nella sua parte di responsabile del Dicastero competente per materia, a dover intraprendere le procedure comunitarie previste dal trattato di Roma.

L'articolo 6 ristrutturata le norme che disciplinano i limiti ponderati, introducendo chiarezza in una materia tante volte rimaneggiata.

L'articolo 7 adegua il nostro codice della strada alle norme CEE ed introduce nell'articolo 54 — che tratta dell'omologazione — il principio della omologabilità dell'autotelaio-cabinato.

L'articolo 8 estende alle macchine agricole ed operatrici eccezionali il rilascio di uno speciale documento di circolazione previsto per gli autoveicoli eccezionali dall'articolo 58 del vigente Codice della strada. Anche questo articolo ha bisogno di un chiarimento. Sarà bene infatti specificare se il termine « documento di circolazione » usato in luogo di « carta di circolazione » (usata nel titolo del vigente articolo 58), vuole avere uno speciale significato.

L'articolo 9, modificando l'articolo 69 del testo unico del codice della strada, eleva i limiti ponderali delle macchine agricole a valori più adeguati alle esigenze del momento.

Ciò avrà sicuramente un positivo riflesso sulla economicità di certi trasporti e di certe lavorazioni agricole.

L'articolo 10 estende ai carrelli ed alle macchine operatrici le procedure dell'omologazione così come applicate per gli autoveicoli e per le macchine agricole.

Ciò dovrebbe snellire notevolmente le procedure; si pensi che oggi tali macchine, per

essere ammesse a circolare, devono essere ispezionate una per una.

Oltre a ciò l'articolo 10 legalizza l'uso del lampeggiatore giallo (utilissimo ai fini della sicurezza), oggi illegalmente utilizzato da moltissime macchine operatrici.

All'uopo si delega il Ministro dei trasporti ad emettere decreti che ne estendano l'uso obbligatorio anche ad altre categorie di veicoli.

Si delega, inoltre, il Ministro dei trasporti a disciplinare con propri decreti la segnalazione delle parti a sbalzo di tali macchine.

L'articolo 11 stabilisce i limiti di velocità dei treni stradali costituiti da veicoli trainanti, *caravan* o rimorchi turistici.

In proposito richiamo l'attenzione sulla opportunità forse di citare anche la legge 8 agosto 1977, n. 631, e di rettificare la formulazione dell'articolo che così come è stata fatta non sottintende le norme modificative dell'articolo 103 del codice della strada nel frattempo intervenute.

L'articolo 12 costituisce un opportuno adeguamento delle norme contenute nell'articolo 121 del codice della strada a quelle previste in tutto il disegno di legge in materia di osservanze per il trasporto di cose sui veicoli a motore.

Ritengo opportuno richiamare l'attenzione sull'abolizione del riferimento al « limite potenziale » che per anni si è prestato a tanti abusi ed al fatto che le sanzioni amministrative sono previste a carico dell'autista, del proprietario del veicolo e, in taluni casi, anche del committente.

Per quanto attiene al comma relativo alle merci pericolose soggiungo che sarebbe forse da proporre un comma aggiuntivo per estendere la franchigia del 5 per cento sul peso complessivo a pieno carico anche al trasporto dei prodotti petroliferi, purchè venga rispettato il prescritto vuoto di sicurezza.

L'articolo 13 consente il superamento delle situazioni transitorie mediante delega al Ministro dei trasporti ad emettere appositi decreti e a stabilire le specifiche tecniche e funzionali e le procedure per l'applicazione

delle norme di cui ai precedenti articoli 2, 3, 4, 9 e 10.

È prevista l'istituzione di uffici della Direzione generale della motorizzazione civile ai valichi di confine per i controlli di legge. Infine viene dato ancora mandato al Ministro dei trasporti a modificare con proprio decreto il decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, ed alcune disposizioni della legge n. 313 del 1976 ai fini dell'adeguamento del contenuto alle direttive e ai regolamenti comunitari.

L'articolo 14 precisa che il decreto delegato previsto dall'articolo 23 della legge n. 833, istitutiva del Servizio sanitario nazionale, venga emanato di concerto anche col Ministro dei trasporti; non si giustifica infatti l'omissione vista l'opportuna necessità, accennata all'inizio della relazione, di proiettare l'autoveicolo nell'ambito delle leggi che disciplinano l'igiene e la sicurezza sul lavoro.

L'articolo 15 semplifica alcune procedure omologative internazionali e consente, mediante accordi di reciprocità, di salvaguardare eventuali problemi di mercato o di commercializzazione.

L'articolo 16 modifica le norme di omologazione delle macchine agricole.

Infine l'articolo 17 riguarda le agevolazioni creditizie.

Ricordo che in 8<sup>a</sup> Commissione furono sollevati dubbi circa la efficacia della legge 27 novembre 1980, n. 815, con particolare riferimento all'articolo 10, che appariva di non facile applicazione.

Con la nuova stesura dell'articolo, proposto dalla Camera dei deputati, si è tentato di superare tale difficoltà.

Debbo informare gli onorevoli senatori che nel dibattito svoltosi in 8<sup>a</sup> Commissione è emersa una disponibilità ad esaminare taluni emendamenti tendenti a dare maggiore chiarezza ad alcune norme, in particolare per il contenuto dell'articolo 17, subordinatamente peraltro ad una intesa fra gruppi parlamentari e Governo tale da non far ritardare eccessivamente l'approvazione definitiva del disegno di legge n. 1537.

L'intesa fra i gruppi ed il Governo può trovarsi anche durante lo svolgimento del dibattito; tuttavia mi preme sottolineare l'opportunità di approvare rapidamente il disegno di legge per l'importanza che esso ha per un settore vitale per l'economia del nostro Paese.

PACINI, relatore

**PARERE DELLA 1<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE**

(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO  
E DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA  
PUBBLICA AMMINISTRAZIONE)

(Estensore MAFFIOLETTI)

3 novembre 1981

La Commissione, esaminato il disegno di legge comunica di essere favorevole al suo ulteriore *iter* a condizione che, nel quinto comma della nuova formulazione dell'articolo 10 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, venga soppressa l'ultima parte, a cominciare dalle parole: « per le strade statali, ... ».

Non appare infatti opportuno porre a carico delle amministrazioni regionali un compito che in modo proprio e naturale già svolgono comuni e province.

## DISEGNO DI LEGGE

### Art. 1.

L'articolo 10 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, modificato dall'articolo 1 della legge 5 maggio 1976, n. 313, è sostituito dal seguente:

« *Trasporti eccezionali e veicoli eccezionali.* — Sono considerati trasporti eccezionali e sono soggetti a speciali autorizzazioni:

1) il trasporto di una o più cose indivisibili che, per le loro dimensioni, determinano eccedenze rispetto ai limiti dimensionali stabiliti dall'articolo 32, ma sempre nel rispetto dei limiti di peso stabiliti nello articolo 33; insieme alle cose indivisibili, possono essere trasportate anche altre cose non eccedenti per dimensioni i limiti dello articolo 32, semprechè non vengano superati i limiti dell'articolo 33;

2) il trasporto di determinate materie, in eccedenza rispetto ai limiti di peso stabiliti nell'articolo 33, effettuato con veicoli dotati di speciali attrezzature permanentemente installate e aventi caratteristiche strutturali che li rendono idonei allo specifico impiego nei cantieri e fuori strada per spostamenti a breve raggio per servire il ciclo operativo delle materie trasportate.

Sono considerati veicoli eccezionali quelli che:

a) superino, anche a vuoto, per specifiche esigenze funzionali i limiti di dimensione e/o peso stabiliti negli articoli 32 e 33;

b) siano destinati a trasportare cose indivisibili tali da far superare i limiti stabiliti negli articoli 32 e/o 33.

I veicoli eccezionali possono essere utilizzati solo dalle aziende che esercitano ai sensi di legge l'attività del trasporto eccezionale; la immatricolazione degli stessi veicoli potrà avvenire solo a nome o nella disponibilità delle predette aziende.

Si intendono per cose indivisibili quelle di cui è tecnicamente impossibile ridurre le dimensioni e/o i pesi, entro i limiti di cui agli articoli 32 e/o 33, senza recare danni alle cose stesse o pregiudicare la sicurezza del trasporto.

I trasporti ed i veicoli eccezionali per circolare sono soggetti a specifica autorizzazione rilasciata dall'ente proprietario o concessionario per le strade statali, militari e per le autostrade e dalle regioni per la rimanente rete viaria.

L'autorizzazione alla circolazione non è prescritta per i veicoli eccezionali di cui alla lettera b) del secondo comma, quando circolano senza superare nessuno dei limiti stabiliti dagli articoli 32 e 33, e quando garantiscano il rispetto della iscrizione nella fascia d'ingombro di cui all'articolo 7 della legge 5 maggio 1976, n. 313.

L'autorizzazione è data volta per volta o per più transiti o per determinati periodi di tempo nei limiti del peso massimo tecnicamente ammissibile. Nel provvedimento di autorizzazione possono essere imposti percorsi prestabiliti e la scorta della polizia della strada; ove le condizioni di traffico e la sicurezza della circolazione lo consentano, la polizia della strada potrà autorizzare l'impresa a servirsi di un proprio autoveicolo quale scorta, prescrivendone le modalità.

L'autorizzazione può essere data solo quando sia compatibile con la conservazione delle sovrastrutture stradali e la stabilità dei manufatti. In essa sono prescritte le opportune cautele e condizioni anche nei riguardi della sicurezza della circolazione. Se il trasporto eccezionale è causa di maggiore usura della strada in relazione al tipo di veicolo, alla distribuzione del carico sugli assi ed al periodo di tempo o al numero dei transiti per il quale è richiesta l'autorizzazione, deve altresì essere determinato l'ammontare dell'indennizzo dovuto all'ente proprietario della strada.

L'autorizzazione non può essere accordata per i motoveicoli ed è comunque vincolata ai limiti di peso ed alle prescrizioni di esercizio indicate nel documento di circolazione prescritto dal primo e quinto comma dell'articolo 58.

Il Ministro dei trasporti stabilisce, con propri decreti, le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli indicati al primo comma, numero 2), e al secondo comma, nonchè delle macchine agricole e operatrici, quando per le stesse ricorrono le disposizioni contenute nel presente articolo.

Il Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei trasporti, stabilisce con propri decreti le modalità di rilascio delle autorizzazioni e l'eventuale indennizzo dovuto, nonchè le disposizioni per la circolazione dei veicoli eccezionali adibiti al trasporto di carri ferroviari e di quelli di cui al primo comma, numero 2).

Chiunque, senza aver conseguito l'autorizzazione, esegua trasporti eccezionali, ovvero circoli con veicoli eccezionali superando i limiti dimensionali stabiliti nell'articolo 32, ovvero quelli stabiliti nella autorizzazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinquecentomila a lire un milione.

Le sanzioni amministrative previste dal presente articolo si applicano sia al conducente che al proprietario del veicolo, nonchè al committente quando si tratti di trasporto eseguito per suo conto esclusivo.

Chiunque, senza aver conseguito l'autorizzazione, esegua trasporti eccezionali, ovvero circoli con veicoli eccezionali, superando i limiti di peso stabiliti nell'articolo 33, ovvero quelli stabiliti nella autorizzazione, è soggetto alle sanzioni amministrative del pagamento delle somme previste dall'articolo 121.

Chiunque esegua trasporti eccezionali, ovvero circoli con un veicolo eccezionale senza osservare le norme e le cautele stabilite nell'autorizzazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire duecentomila a lire ottocentomila.

Chiunque, avendola conseguita, circoli senza avere con sè l'autorizzazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire diecimila a lire ventimila. Il viaggio potrà proseguire solo dopo l'esibizione della autorizzazione ».

## Art. 2.

L'articolo 26 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, già modificato dallo articolo 2 della legge 5 maggio 1976, n. 313, è modificato alle lettere g), h), i) come segue:

« g) autotreni: complessi di veicoli costituiti da due unità distinte, agganciate, delle quali una motrice. Ai soli fini della applicazione del secondo comma dell'articolo 119, costituiscono un'unica unità gli autotreni caratterizzati in modo permanente da particolari attrezzature per il trasporto di cose determinate e gli autotreni composti da un autoveicolo e da un rimorchio per trasporto di imbarcazioni o velivoli; costituiscono altresì una unica unità, ai fini dell'applicazione del primo comma dell'articolo 48, i treni composti da un autoveicolo e da un *caravan* o da un rimorchio per il trasporto di attrezzature turistiche e sportive. In ogni caso se vengono superate le dimensioni massime di cui all'articolo 32, il trasporto è considerato eccezionale;

h) autoarticolati: complessi di veicoli costituiti da un trattore e da un semirimorchio. L'agganciamento delle due unità è attuato per classi, nel rispetto di quanto stabilito dal quarto comma dell'articolo 58 e secondo le specifiche tecniche stabilite con decreto del Ministro dei trasporti;

i) autosnodati: veicoli costituiti da due elementi atti al carico, dei quali uno motore e l'altro permanentemente e non rigidamente collegato, da non considerarsi rimorchio ai sensi degli articoli 32 e 33. Ai soli fini dell'applicazione dell'articolo 58 gli autosnodati sono da considerarsi veicolo unico; »

Allo stesso articolo, dopo la lettera i), è aggiunta la seguente:

« l) *auto-caravan*: autoveicolo avente una speciale carrozzeria e attrezzato permanentemente per essere adibito al trasporto e all'alloggio di un massimo di sette persone compreso il conducente ».



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

Allo stesso articolo è aggiunto il seguente comma:

« Secondo quanto disposto dal Ministro dei trasporti con propri decreti, gli autoveicoli di cui alle lettere c) e l) sono soggetti alle norme tecniche di quelli di cui alle lettere a) e/o b), viste le direttive comunitarie ed i regolamenti internazionali ».

## Art. 3.

Al primo comma dell'articolo 28 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, dopo la lettera d), sono aggiunte le seguenti:

e) *caravan*: rimorchio stradale, ad un asse o a due assi posti a distanza non superiore ad un metro, avente speciale carrozzeria, attrezzato per essere adibito esclusivamente ad alloggio a veicolo fermo;

f) rimorchi per trasporto di attrezzature turistiche e sportive: rimorchi stradali a un asse o a due assi posti a distanza non superiore ad un metro, muniti di specifica attrezzatura atta al trasporto di attrezzature turistiche e sportive ».

## Art. 4.

L'articolo 30 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

« *Macchine operatrici e carrelli.* — Le macchine operatrici semoventi e trainate sono:

a) le macchine impiegate per la costruzione e la manutenzione di opere civili o delle infrastrutture stradali e per il ripristino del traffico, nonchè per altre attività imprenditoriali;

b) i mezzi sgombraneve, spartineve e le macchine ausiliarie, quali spanditrici di sabbia e rompighiaccio;

c) i carrelli destinati al trasporto di prodotti da un reparto all'altro di una impresa industriale.

Le macchine di cui al presente articolo devono essere per costruzione insuscettibili di superare la velocità di 40 chilometri orari, se montate su pneumatici e di 15 chilometri se montate su cingoli.

Le stesse macchine sono escluse dalla disciplina di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298 e successive modificazioni, quando hanno una capacità di trasporto tale che il loro peso complessivo non risulti superiore a quello stabilito nell'articolo 69, oppure, nel caso di veicoli eccezionali e limitatamente alle macchine di cui alla lettera a), quando hanno una capacità di trasporto tale da non far superare il peso complessivo stabilito per i veicoli destinati ai trasporti eccezionali di cui all'articolo 10, primo comma, lettera b).

Alle macchine operatrici che hanno capacità di trasporto sono altresì applicabili gli articoli 10 e 121 ».

L'articolo 31 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è abrogato.

## Art. 5.

L'articolo 32 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, modificato dalla legge 15 febbraio 1974, n. 38, e dall'articolo 3 della legge 5 maggio 1976, n. 313, è sostituito dal seguente:

« *Sagoma limite.* — Ogni veicolo, compreso il suo carico, deve potersi inscrivere, quando marcia in linea retta, in una sagoma di metri 2,50 di larghezza e di metri 4 di altezza dal piano stradale; per gli autobus e filobus destinati a servizi pubblici di linea urbani e suburbani è consentito che tale altezza raggiunga metri 4,30.

La lunghezza totale, compresi gli organi di traino, non deve eccedere 7,5 metri per i veicoli isolati a un asse, 12 metri per i veicoli isolati a due o più assi.

La lunghezza dei semirimorchi non deve eccedere metri 12,50. La carrozzeria della *caravan* non deve eccedere in lunghezza se

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

ad un asse metri 6 e se a due assi metri 7,50; non deve eccedere in larghezza metri 2,30; l'altezza massima da terra non deve essere superiore a 1,8 volte la larghezza della carreggiata del veicolo. La lunghezza totale delle auto-caravan non può eccedere per il veicolo isolato, a due o più assi, metri 8.

Gli autoarticolati e gli autosnodati non devono superare la lunghezza massima di metri 15,50. Gli autosnodati e filosnodati adibiti a trasporto di persone, gli autotreni e i filotreni possono raggiungere la lunghezza massima di metri 18.

Le estremità del fusello e del mozzo non debbono sporgere dal contorno esteriore del veicolo.

Sono eccettuati dalla disposizione del precedente comma le macchine agricole ed i veicoli a trazione animale sprovvisti di parafranghi o con la carrozzeria non sporgente dalle ruote, per i quali la massima sporgenza del mozzo o fusello rispetto al piano esterno del cerchione non deve superare 25 centimetri.

Chiunque circoli con un veicolo che supera i limiti di sagoma o di lunghezza stabiliti dal presente articolo è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire duecentomila a lire ottocentomila ».

## Art. 6.

L'articolo 33 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, modificato dall'articolo 4 della legge 5 maggio 1976, n. 313, è sostituito dal seguente:

« *Pesi massimi.* — Il peso complessivo a pieno carico di un veicolo, salvo quanto disposto nei commi successivi, costituito dal peso del veicolo stesso in ordine di marcia e da quello del suo carico, non può eccedere i 50 quintali per i veicoli a un asse, 80 quintali per quelli a due assi e 100 quintali per quelli a tre o più assi.

Il peso complessivo a pieno carico di un rimorchio ad un asse non può eccedere 60 quintali; fa eccezione l'unità posteriore dell'autosnodato.

Per gli autoveicoli e filoveicoli isolati muniti di pneumatici tali che il carico unitario medio trasmesso all'area di appoggio sulla strada non sia superiore a 8 chilogrammi per centimetro quadrato e quando, se trattasi di veicoli a tre o più assi, la distanza tra due assi contigui non sia inferiore ad un metro e 20 centimetri, il peso complessivo a pieno carico del veicolo isolato non può eccedere i 180 quintali se si tratta di veicoli a due assi, i 240 quintali se si tratta di veicoli a tre o più assi. Qualora si tratti di autobus o filobus a due assi destinati a servizi pubblici di linea urbana e suburbana il peso complessivo a pieno carico non deve eccedere i 190 quintali.

Qualunque sia il tipo di veicolo, il peso massimo in corrispondenza dell'asse più caricato non deve eccedere i 120 quintali.

In corrispondenza di due assi contigui a distanza inferiore a 2 metri fra loro, il peso massimo non deve superare 200 quintali, se a distanza inferiore a un metro e 20 centimetri non deve superare il valore di 170 quintali; se a distanza non superiore a un metro, non deve superare il valore di 120 quintali.

Il peso complessivo a pieno carico 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 300 quintali se a 3 assi, 400 quintali se a 4 assi, 440 quintali se a 5 o più assi; 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 3 assi, 400 quintali se a 4 assi, 440 quintali se a 5 o più assi.

Per i rimorchi, il peso complessivo del veicolo isolato, nel rispetto delle stesse condizioni di cui al comma terzo, non può superare i 220 quintali se a due assi e 252 quintali se a tre o più assi ».

## Art. 7.

Il primo comma dell'articolo 53 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente

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

della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è modificato come segue:

« *Omologazione del tipo.* — Gli autoveicoli, i motoveicoli, i rimorchi, nonchè i rispettivi autotelai o telai montati ed i ciclomotori sono soggetti, se prodotti in serie, alla omologazione del tipo. Questa ha luogo a seguito dell'esame dei medesimi da parte del Ministero dei trasporti, Direzione generale della motorizzazione civile, il quale ne accerta la corrispondenza alle caratteristiche di legge e rilascia alla fabbrica costruttrice un certificato che contiene la sommaria descrizione di tutti gli elementi che caratterizzano il veicolo, ivi comprese le unità tecniche indipendenti omologate destinate ad essere installate su veicoli per costituirne parti integranti ».

## Art. 8.

Il quinto comma dell'articolo 58 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dai seguenti:

« Per gli autoveicoli e i rimorchi indicati nell'articolo 10, secondo comma, è rilasciato uno speciale documento di circolazione, che è valido se accompagnato dall'autorizzazione quando prevista dall'articolo stesso.

Il medesimo speciale documento è rilasciato alle macchine agricole e operatrici quando per le stesse ricorre l'articolo 10 ».

## Art. 9.

L'articolo 69 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

« *Limiti di sagoma e di peso delle macchine agricole.* — Alle macchine agricole semoventi e a quelle trainate che circolano su strada si applicano per la sagoma limite le norme stabilite dall'articolo 32 rispetti-

vamente per i veicoli in genere e per i rimorchi.

Salvo quanto diversamente disposto dall'articolo 29, il peso complessivo a pieno carico delle macchine agricole su ruote non può eccedere 50 quintali se a un asse, 80 quintali se a 2 assi e 100 quintali se a tre o più assi.

Per le macchine agricole semoventi e per quelle trainate munite di pneumatici tali che il carico unitario medio trasmesso dall'area di appoggio sulla strada non sia superiore a 8 chilogrammi per centimetro quadrato e quando, se trattasi di veicoli a 3 o più assi, la distanza tra due assi contigui non sia inferiore a un metro e 20 centimetri, i pesi complessivi di cui al precedente comma non possono superare rispettivamente 60 quintali, 140 quintali, 200 quintali.

Il peso massimo sull'asse più caricato non può superare 100 quintali; quello su due assi contigui a distanza inferiore a metri uno e 20 centimetri non può superare 110 quintali e, se a distanza non inferiore a metri uno e 20 centimetri, 140 quintali.

Il peso complessivo delle macchine agricole cingolate non può eccedere 160 quintali.

Le macchine agricole che, per necessità funzionali, hanno limiti di sagoma o di peso eccedenti quelli stabiliti, debbono essere munite, per circolare su strada, della speciale autorizzazione prevista dall'articolo 10.

Chiunque circoli su strada con una macchina agricola che supera i limiti di sagoma e/o di peso stabiliti è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinquantamila a lire duecentomila.

Chiunque circoli su strada con una macchina agricola eccezionale, senza osservare le cautele o le condizioni stabilite nell'autorizzazione, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire venticinquemila a lire centomila.

Chiunque circoli su strada con una macchina agricola eccezionale senza avere con sé l'autorizzazione è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinquantamila a lire centomila ».

## Art. 10.

L'articolo 76 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

« *Certificato per carrelli o per macchine operatrici.* — Le macchine operatrici, di cui all'articolo 30, per circolare su strada devono essere munite di un certificato rilasciato da un ufficio provinciale della motorizzazione civile contenente i dati di identificazione e costruttivi nonché le prescrizioni alle quali la circolazione del veicolo è subordinata.

Le macchine operatrici sono soggette alla disciplina di cui agli articoli 53 e 54; le stesse devono essere registrate presso un ufficio provinciale della motorizzazione civile, il quale rilascia altresì una targa di identificazione che deve essere applicata in analogia a quanto stabilito dall'articolo 75 per le macchine agricole.

Il certificato è soggetto alle disposizioni di cui all'articolo 65, in quanto applicabili.

Quando l'uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione è prescritto a termini dell'articolo 110, le macchine operatrici devono essere munite dei dispositivi di segnalazione visiva di cui all'articolo 45 o di quelli di cui all'articolo 71, secondo quanto disposto con propri decreti dal Ministro dei trasporti, in applicazione di direttive comunitarie o di regolamenti internazionali specifici e applicabili alle macchine agricole.

Le macchine operatrici, i veicoli adibiti alla raccolta e al trasporto dei rifiuti solidi urbani, i veicoli adibiti alla pulizia delle strade, i mezzi per il soccorso e l'assistenza stradale nonché i veicoli per i trasporti eccezionali di cui all'articolo 10, devono essere muniti di un dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante gialla.

Il Ministro dei trasporti può, con proprio decreto, prescrivere l'impiego di tale dispositivo, anche su altri veicoli, quando ciò si renda necessario per garantire la sicurezza della circolazione.

Tutte le parti a sbalzo, in particolare quelle con sezione retta trasversale minore della sagoma in larghezza della macchina, devono essere segnalate secondo quanto disposto con decreto del Ministro dei trasporti.

Chiunque circoli su strada con una macchina operatrice che non sia conforme o non rispetti quanto disposto dal presente articolo è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire centomila a lire cinquecentomila ».

Il quarto comma dell'articolo 71 è abrogato.

## Art. 11.

Agli effetti di cui all'articolo 3 della presente legge, al terzo comma dell'articolo 103 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è aggiunto, in fine, il seguente periodo:

« I treni costituiti da un autoveicolo e da un rimorchio di cui alle lettere e) ed f) dell'articolo 28 non devono, in ogni caso, superare la velocità di 80 chilometri all'ora fuori dei centri abitati e di 100 chilometri all'ora sulle autostrade ».

## Art. 12.

L'articolo 121 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, modificato dalla legge 5 maggio 1976, n. 313, è sostituito dal seguente:

« *Trasporti di cose sui veicoli a motore e sui rimorchi.* — I veicoli a motore, rimorchi e macchine operatrici non possono superare il peso complessivo indicato sul documento di circolazione.

Chiunque circoli con un veicolo il cui peso complessivo a pieno carico risulti essere superiore, di oltre il 5 per cento, a quello indicato nel documento di circolazione, quando detto peso è superiore ai 100 quin-

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

tali, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma:

a) da lire cinquantamila a lire duecentomila, se l'eccedenza non supera i 10 quintali;

b) da lire centomila a lire quattrocentomila, se l'eccedenza non supera i 20 quintali;

c) da lire duecentomila a lire ottocentomila, se l'eccedenza non supera i 30 quintali;

d) da lire quattrocentomila a lire un milione e seicentomila, se l'eccedenza supera i 30 quintali.

Chiunque circoli con un autotreno la cui motrice e/o rimorchio risulti di peso complessivo superiore di oltre il 5 per cento a quello indicato sulla carta di circolazione ovvero con l'autotreno avente un peso complessivo superiore a quello indicato sulla carta di circolazione della motrice, è soggetto alla sanzione amministrativa, indipendentemente da quanto previsto al secondo comma, misurando la eccedenza nel peso complessivo dell'autotreno e nel peso rimorchiabile della motrice.

Chiunque circoli con un autoarticolato o autosnodato che superi di oltre il 5 per cento il peso complessivo a pieno carico consentito per il complesso, è soggetto ad una unica sanzione amministrativa commisurata come previsto nel secondo comma.

Per i veicoli di peso complessivo a pieno carico inferiore a 100 quintali, le sanzioni amministrative previste nel secondo comma sono applicabili allorchè la eccedenza, superiore al 5 per cento, non superi rispettivamente il 10, 20, 30 per cento, oppure superi il 30 per cento del peso complessivo.

Se si tratta di motoveicoli le sanzioni amministrative sono ridotte alla metà.

Le sanzioni amministrative previste nel presente articolo sono applicabili anche ai trasporti ed ai veicoli eccezionali, definiti all'articolo 10, quando non sia stata rilasciata l'autorizzazione, ovvero venga comunque superato il peso massimo complessivo indicato nell'autorizzazione, limitando in questo caso la franchigia del 5 per cento ai pesi massimi relativi a quel veicolo, ai sensi dell'articolo 33.

Per i veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose di cui all'articolo 1 della legge 10 luglio 1970, n. 579, le sanzioni amministrative di cui ai precedenti commi si applicano sulle eccedenze di peso rispetto al peso complessivo indicato dalla carta di circolazione senza la franchigia del 5 per cento.

Le sanzioni amministrative previste nel presente articolo si applicano sia al conducente che al proprietario del veicolo, nonchè al committente, quando si tratti di trasporto eseguito per suo conto esclusivo.

Accertata l'eccedenza di peso, la continuazione del viaggio è subordinata al versamento della somma corrispondente alla sanzione amministrativa nella misura minima prevista e, qualora l'eccedenza superi il 10 per cento del peso complessivo a pieno carico indicato nel documento di circolazione, anche alla riduzione del carico entro i limiti consentiti.

Agli effetti delle sanzioni amministrative previste dal presente articolo i pesi complessivi indicati nelle carte di circolazione, nonchè i valori numerici ottenuti mediante l'applicazione di qualsiasi percentuale, si devono considerare arrotondati al quintale superiore.

Il Ministro dell'interno provvede, con propri decreti, a stabilire le modalità per lo accertamento del peso complessivo del singolo veicolo.

L'articolo 555 del regolamento per la esecuzione del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, è abrogato.

Ai veicoli immatricolati all'estero, qualora superino i pesi complessivi indicati nel documento di circolazione del paese di origine di oltre il 5 per cento, si applicano le stesse sanzioni amministrative previste dal presente articolo; la sanzione deve essere versata al momento della contestazione e comunque prima che il veicolo lasci il territorio nazionale. In ogni caso e nel rispetto di quanto sopra stabilito, non è ammessa per tali veicoli la circolazione a pesi superiori a quelli massimi di cui all'articolo 33, a meno che trattasi di trasporti eccezionali autorizzati a norma dell'articolo 10 ».

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

## Art. 13.

Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, stabilisce la procedura per l'adeguamento dei veicoli in circolazione alle norme contenute nella presente legge ed a quelle contenute nella legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni, dettando in particolare le disposizioni, i criteri ed i termini per l'annullamento sui documenti di circolazione dei pesi eccedenti i limiti fissati nell'articolo 33.

Il Ministro dei trasporti stabilisce altresì con propri decreti le specifiche tecniche e funzionali nonchè le procedure necessarie in applicazione degli articoli 2, 3, 4, 9 e 10 della presente legge.

Il Ministro dei trasporti è autorizzato a istituire uffici della Direzione generale della motorizzazione civile ai valichi di confine per i controlli di legge.

Il Ministro dei trasporti è altresì autorizzato a modificare con propri decreti gli articoli 221, 225, 226, 233, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 257, 258, 261, 262, 266, 267, 312, 339 e 344 del regolamento di esecuzione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, adeguandoli alle norme della presente legge, della legge 5 maggio 1976, n. 313, ed a quelle contenute nelle direttive comunitarie o nei regolamenti internazionali.

## Art. 14.

Il decreto delegato previsto al primo comma dell'articolo 23 della legge 23 dicembre 1978, n. 833, è emanato con il concerto anche del Ministro dei trasporti.

Nell'organo di amministrazione dell'Istituto superiore di cui allo stesso comma è rappresentato altresì il Ministero dei trasporti, Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

## Art. 15.

In attesa della integrale applicazione dell'omologazione comunitaria prevista dalla

legge 27 dicembre 1973, n. 942, il Ministro dei trasporti, con proprio decreto e a condizione di reciprocità, può riconoscere la validità delle prove prescritte dalle legislazioni nazionali che vengano effettuate dagli organi governativi o dai laboratori, già autorizzati nei singoli Paesi ad effettuare prove di omologazione parziale CEE, purchè in quest'ultimo caso siano convalidate dalle rispettive Amministrazioni.

## Art. 16.

Le norme per gli accertamenti di controllo della conformità di cui alla legge 24 marzo 1980, n. 85, si applicano anche alle macchine agricole e operatrici limitatamente a tutto quanto attiene l'attrezzatura ed i dispositivi delle stesse per la circolazione su strada.

Alla omologazione delle predette macchine ai fini di cui al comma precedente, ivi comprese quelle di cui al terzo comma dell'articolo 72 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, provvede direttamente il Ministero dei trasporti - Direzione generale per la motorizzazione civile ed i trasporti in concessione.

A tale fine, si intendono applicabili gli articoli 220, 221, 224, 225, 237, 238 e 239 del regolamento di esecuzione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420.

## Art. 17.

L'articolo 10 della legge 27 novembre 1980, n. 815, è sostituito dal seguente:

« Ai fini delle agevolazioni previste dalla presente legge, i soggetti beneficiari di cui all'articolo 3 non sono tenuti a prestare garanzie reali, nè sussidiarie, se non le normali forme ipotecarie sui beni immobili o mobili acquisiti con le operazioni di credito concesse ».