N. **3893-1817-1874-2373**-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA X COMMISSIONE PERMANENTE

(TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

(RELATORE **DAL MASO**)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

nella seduta del 2 luglio 1975 (Stampato n. 855)

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE CIVILE
(BOZZI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA
(GONELLA)

COL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI
(GULLOTTI)

E COL MINISTRO DELL'INDUSTRIA, DEL COMMERCIO E DELL'ARTIGIANATO
(FERRI MAURO)

Trasmesso dal Presidente del Senato della Repubblica alla Presidenza della Camera il 7 luglio 1975

—

Prescrizioni particolari relative alle caratteristiche di sicurezza dei veicoli

E SULLE

PROPOSTE DI LEGGE

d'iniziativa del Deputato LUCCHESI

Presentata l'8 marzo 1973

—

Adozione di una fascia paraurti elastica posteriore sui camion, autotreni, rimorchi

---

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

ALFANO, MARINO, CARADONNA, BAGHINO, PALUMBO, PIROLO

Presentata il 16 marzo 1973

—

Modifica dell'articolo 45 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, concernente i dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione

---

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

MARZOTTO CAOTORTA, PICCINELLI, MAROCCO, MERLI

Presentata il 5 ottobre 1973

—

Obbligatorietà del serbatoio di sicurezza antincendio per autoveicoli e motoscafi

---

Presentata alla Presidenza il 12 ottobre 1975

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Già nella precedente legislatura erano state presentate, per iniziativa di vari parlamentari, numerose proposte di legge tese ad introdurre, nella nostra legislazione che regola la circolazione stradale, norme più complete e rigorose sulla sicurezza degli autoveicoli. Anche in questa legislatura sono state ripresentate, sia al Senato sia alla Camera, varie proposte di legge tendenti a raggiungere lo stesso scopo.

Sollecitato anche da tali iniziative, il Governo, il 13 febbraio 1973, presentava al Senato il disegno di legge n. 855 recante: « Prescrizioni particolari relative alle caratteristiche di sicurezza costruttive dei veicoli ». Nella relazione al disegno di legge si affermava che l'intenso sviluppo della motorizzazione su strada aveva avuto, come conseguenza diretta, un aumento veramente sproporzionato di incidenti stradali, molti dei quali si dovevano attribuire al mancato uso di alcuni accorgimenti tecnici già da tempo disposti sugli autoveicoli circolanti all'estero.

Si deve in questo senso ricordare che presso l'Ufficio europeo delle Nazioni Unite a Ginevra sono già stati definiti o sono in corso di elaborazione vari regolamenti tecnici al fine di ridurre il più possibile le conseguenze perniciose in caso di collisione fra veicoli ed a garantire, contemporaneamente, una maggiore sicurezza attiva e passiva degli stessi. Infatti, sono varie e molteplici le iniziative in campo internazionale, e non solo comunitario, rivolte a conseguire « l'auto sicura », cioè un veicolo che rappresenti sia per chi lo guida, sia per chi in esso è trasportato e sia per gli altri utenti della strada, il minor numero di rischi e la massima sicurezza possibile.

Nel campo comunitario, poi, alcune direttive evidenziate dal « Gruppo di esperti della costruzione dei veicoli » dipendente dell'Ufficio europeo delle Nazioni Unite di Ginevra e dal competente ufficio della Comunità europea, sono già divenute norme imperative in tutti i paesi tranne il nostro. Si trattava anche, perciò, non solo di introdurre nel nostro paese presidi tecnici unanimemente riconosciuti validi al fine di una maggiore sicurezza dell'autoveicolo, ma anche di aggiornare le nostre misure di sicurezza alle norme che gli altri paesi della Comunità hanno già applicato.

Il disegno di legge governativo venne al Senato discusso contemporaneamente con le varie proposte di legge d'iniziativa parlamentare, tanto che si modificò, si ampliò assumendo un testo completamente nuovo, qual è quello che ci è stato trasmesso con il n. 3893 e che è posto oggi all'attenzione della Camera. Il testo così pervenutoci, per quanto concerne gli aspetti oggettivi che riguardano la sicurezza dell'autoveicolo e, conseguentemente, per buona parte, la sicurezza della circolazione, possiamo dire che rappresenti una risposta completa, organica e seria. Certo, siamo davanti ad un tema strettamente legato alla moderna tecnologia, per cui destinato inevitabilmente a subire tutte le evoluzioni che questa comporta nel tempo. Aspettare, però, che si giunga alla perfezione in assoluto o attendere l'inclusione di norme di natura esclusivamente tecnica nell'elaborando nuovo codice della strada, vuol dire voler eludere o non voler capire il problema.

Tutti siamo in attesa che la speciale commissione predisposta alla rielaborazione del nuovo codice della strada licenzi finalmente gli elaborati, frutto del suo lungo lavoro. Ma tutti siamo anche fermamente convinti che ogni iniziativa tesa a limitare i pericoli ed i rischi della circolazione, e cioè a salvaguardare l'incolumità dei cittadini, debba altrettanto essere seguita, studiata e, se ritenuta valida, introdotta nell'ordinamento giuridico. Per questi motivi non esistono particolari motivi di urgenza, oppure una volontà di giungere ad ogni costo a votare le norme che vengono oggi sottoposte all'attenzione di questa Assemblea, per chissà quali oscure ragioni; vi è solo la volontà di allineare il nostro paese sulla strada già seguita da moltissimi altri paesi europei ed extraeuropei.

In questo senso va respinta anche la gratuita considerazione che l'introduzione delle norme contenute nel testo in discussione provochi un eccezionale aumento di spesa nella produzione e nella gestione de-

gli autoveicoli, così come una corsa alla sostituzione dei vecchi mezzi di circolazione con altri nuovi. Infatti, molti dei congegni tecnici che vengono introdotti, proprio perché già prescritti all'estero, vengono già da parecchio tempo predisposti nelle automobili di produzione italiana riservate al mercato interno. Non è pensabile, del resto, che nella catena automatica di montaggio vengano costruiti automezzi per il mercato interno diversi da quelli che vengono immessi in quello estero. D'altra parte, i proprietari degli autoveicoli, sprovvisti dei presidi tecnici previsti dal presente disegno di legge, hanno un periodo di tempo sufficientemente lungo per poter apportare le aggiunte o le variazioni ivi indicate.

Il disegno di legge n. 3893 si ritiene possa tranquillamente assorbire le proposte di legge parlamentari nn. 1817, 1874 e 2373, in quanto i dispositivi che le stesse prevedono di introdurre costituiscono alcuni dei molti oggetti regolati dalla normativa di iniziativa governativa in esame.

Il disegno di legge si struttura in 17 articoli.

Negli articoli che vanno dall'1 al 10 è stabilito che il ministro dei trasporti, con propri separati decreti, i quali dovranno essere in armonia con le raccomandazioni ed i regolamenti emanati in materia dall'Ufficio europeo delle Nazioni Unite-Commissione economica per l'Europa, fissi le caratteristiche che riguardano i dispositivi delle cinture di sicurezza, dei pneumatici, degli indicatori di direzione, dei tergicristalli, dell'antifurto, di una migliore chiusura delle portiere, della riduzione del pericolo di incendio, eccetera.

Gli articoli 11 e 13, che riguardano i pneumatici sia nuovi sia ricostruiti, rinviano egualmente a specifici decreti del ministro dei trasporti, quanto alla determinazione delle loro caratteristiche.

L'articolo 12 stabilisce che le disposizioni fissate nei precedenti articoli vengano estese anche ai veicoli delle forze armate, dei corpi armati dello Stato, dei vigili del fuoco, del corpo forestale, nonché alle autoambulanze.

Con l'articolo 14 si adeguano le ammende e le pene ai trasgressori, mentre l'articolo 15 tratta delle caratteristiche costruttive, dimensionali, cromatiche e fotometriche delle targhe di immatricolazione.

L'articolo 16, infine, introduce un dispositivo retrovisore esterno collocato sul lato sinistro di ogni autoveicolo; mentre l'articolo 17 richiama, per l'accertamento delle violazioni della presente legge, per la contestazione delle stesse, per la notifica dei relativi accertamenti, eccetera, le norme fissate nel codice della strada con le successive modificazioni.

Come si vede, e per riprendere il discorso più sopra indicato, trattasi dell'introduzione di norme che tendono a rendere l'automezzo il più sicuro possibile nell'interesse di chi lo guida e di chi, per qualsiasi ragione o causa, dovesse venirne a contatto. La finalità che tali norme si propongono è quella evidente di salvare vite umane o di ridurre i danni derivanti da collisione fra veicoli o da incidenti della strada in genere. Tale finalità altamente umanitaria dovrebbe bastare per fugare le perplessità di chi va alla ricerca del perfezionismo o di quella organicità legislativa che non è possibile si verifichi per norme di questo genere, che si muovono necessariamente a seconda dei passi che la ricerca scientifica o la semplice inventiva dei costruttori riescono a compiere.

Si conclude chiedendo il conforto di un voto favorevole sul testo del disegno di legge così come è stato trasmesso dal Senato della Repubblica.

DAL MASO. *Relatore.*

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

—

N. 3893

ART. 1.

Gli autoveicoli indicati nell'articolo 26 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, debbono essere muniti di idonei attacchi per l'applicazione di cinture di sicurezza, in corrispondenza dei posti previsti; per gli autobus detta prescrizione si applica limitatamente ai posti anteriori.

Gli autoveicoli debbono essere equipaggiati di cinture di sicurezza limitatamente ai posti anteriori.

Le cinture di sicurezza debbono essere di tipo approvato dal Ministero dei trasporti e debbono recare gli estremi dell'approvazione.

ART. 2.

Gli pneumatici destinati agli autoveicoli, ai filoveicoli, ai motoveicoli nonché ai rimorchi di autoveicoli debbono essere di tipo approvato dal Ministero dei trasporti e debbono recare gli estremi dell'approvazione.

ART. 3.

Gli indicatori di direzione, prescritti dall'articolo 45, comma settimo, del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, debbono emettere luce lampeggiante arancione in avanti, lateralmente e all'indietro.

ART. 4.

I veicoli a motore che debbono essere muniti di tergicristallo ai sensi dell'articolo 48, comma terzo, del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, debbono essere altresì muniti di dispositivo lavavetro e di dispositivo di disappannamento e di sbrinamento, atti ad assicurare la trasparenza del parabrezza.

TESTO

DELLA COMMISSIONE

—

ART. 1.

Identico.

ART. 2.

Identico.

ART. 3.

Identico.

ART. 4.

Identico.

ART. 5.

Gli autoveicoli ed i motoveicoli debbono essere muniti di dispositivo antifurto, tale da impedire il funzionamento del motore o tale da assicurare il bloccaggio di un organo essenziale del veicolo.

ART. 5.

Identico.

ART. 6.

Negli autoveicoli e nei motoveicoli i comandi per la guida debbono essere disposti in modo da consentire una agevole e sicura manovra e da evitare, per quanto possibile, il rischio di manovre intempestive. I detti comandi debbono essere facilmente identificabili.

ART. 6.

Identico.

ART. 7.

I motoveicoli, gli autoveicoli, i filoveicoli ed i rimorchi di autoveicolo debbono essere costruiti ed equipaggiati in maniera da ridurre, per i loro occupanti e per gli altri utenti della strada, il pericolo in caso di incidente.

In particolare debbono rispondere alle prescrizioni di carattere generale di cui appresso:

non debbono esservi all'esterno del veicolo ornamenti od altri oggetti che, presentando spigoli o sporgenze non indispensabili, siano suscettibili di costituire un pericolo per gli altri utenti della strada;

l'interno del veicolo deve essere realizzato in maniera da ridurre le conseguenze di bruschi contatti degli occupanti contro le pareti anteriori e laterali, contro il tetto e contro i sedili;

i sedili debbono presentare caratteristiche di sufficiente robustezza e di adeguato appoggio, nonché essere solidamente ancorati al veicolo;

il dispositivo di guida deve essere realizzato in maniera da attenuare per il conducente le conseguenze di un urto frontale;

le porte debbono essere assicurate alla struttura del veicolo in modo da ridurre la possibilità di apertura intempestiva ed involontaria anche in caso di incidente;

l'interno del veicolo deve essere munito di adeguata protezione che eviti danno agli occupanti a seguito di spostamenti del carico;

la struttura del veicolo deve essere tale da assorbire, almeno parzialmente, l'energia

ART. 7.

Identico.

d'urto in qualsiasi direzione in caso di incidente e tale comunque da lasciare all'interno uno spazio minimo di sopravvivenza;

la disposizione e la realizzazione degli organi del veicolo, nonché il suo equipaggiamento, debbono essere tali da ridurre i rischi d'incendio e le conseguenze relative.

ART. 8.

Il Ministro dei trasporti stabilisce, con propri decreti, le caratteristiche degli attacchi e delle cinture di sicurezza di cui all'articolo 1, dei dispositivi per la trasparenza del parabrezza di cui all'articolo 4, dei dispositivi antifurto, di cui all'articolo 5, nonché le modalità tecniche da osservare in ottemperanza alle prescrizioni di cui agli articoli 6 e 7.

Le norme oggetto dei predetti decreti dovranno essere in armonia con le raccomandazioni ed i regolamenti emanati in materia dall'Ufficio europeo delle Nazioni Unite, Commissione economica per l'Europa.

In ciascuno dei predetti decreti saranno stabilite le caratteristiche del contrassegno che indica la conformità del veicolo e dei dispositivi alle norme del decreto stesso, nonché le modalità della relativa apposizione.

ART. 8.

Identico.

ART. 9.

Il Ministro dei trasporti stabilisce, con propri decreti, le caratteristiche costruttive degli autobus in relazione all'uso al quale essi sono destinati, in applicazione anche alla legge 15 febbraio 1974, n. 38, nonché in armonia con le raccomandazioni e i regolamenti emanati in materia dall'Ufficio europeo delle Nazioni Unite, Commissione economica per l'Europa.

ART. 9.

Identico.

ART. 10.

Qualora una o più delle esigenze di sicurezza previste nella presente legge siano oggetto di direttive del Consiglio o della Commissione della Comunità economica europea, in vigore in Italia, queste ultime vanno applicate, salva la facoltà prevista dall'articolo 9 della legge 27 dicembre 1973. n. 942.

ART. 10.

Identico.

ART. 11.	ART. 11.
Il Ministro dei trasporti stabilisce con propri decreti le caratteristiche e le modalità di approvazione degli pneumatici di cui all'articolo 2, nonché le condizioni ed i limiti di impiego degli pneumatici ricostruiti. Le norme, oggetto dei predetti decreti, dovranno essere in armonia con le raccomandazioni ed i regolamenti emanati in materia dall'Ufficio europeo delle Nazioni Unite, Commissione economica per l'Europa. In ciascuno dei predetti decreti saranno stabilite le caratteristiche del contrassegno che indica la conformità degli pneumatici alle norme dei decreti stessi, nonché le modalità della relativa apposizione.	*Identico.*
ART. 12.	ART. 12.
I veicoli delle forze armate e dei Corpi armati dello Stato, del Corpo dei vigili del fuoco, del Corpo forestale dello Stato nonché le autoambulanze, qualora abbiano speciali caratteristiche costruttive in relazione al loro impiego, non sono soggetti alle disposizioni di cui ai precedenti articoli. Le disposizioni contenute negli articoli 1, 4, 5, 6, 7 e 9 si applicano ai veicoli di nuovo tipo che vengono omologati ai sensi dell'articolo 53 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, ed ai veicoli di nuova costruzione riconosciuti idonei alla circolazione ai sensi del primo comma dell'articolo 54 del suddetto testo unico, a partire da un anno dalla data di pubblicazione dei relativi decreti previsti agli articoli 8 e 9. La disposizione dell'articolo 3 si applica per i veicoli nuovi che saranno immatricolati dopo un anno dalla data di pubblicazione della presente legge.	*Identico.*
ART. 13.	ART. 13.
A partire da due anni dalla data di pubblicazione dei decreti previsti dall'articolo 11 tutti i veicoli di nuova immatricolazione debbono essere muniti di pneumatici di tipo approvato. A partire da quattro anni dalla data di pubblicazione dei decreti previsti dall'articolo 11, tutti gli pneumatici prodotti e posti in commercio debbono essere di tipo approvato.	*Identico.*

ART. 14.

Chiunque circola con un veicolo al quale siano state apportate modifiche alle caratteristiche costruttive e di equipaggiamento, stabilite nei precedenti articoli e nei decreti relativi ed accertate dall'Ufficio della motorizzazione civile in sede di visita e prova ovvero in sede di omologazione del tipo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 50.000 a lire 150.000.

Chiunque produce o mette in commercio cinture di sicurezza di tipo non approvato ovvero non conformi al tipo approvato è punito con l'arresto fino ad un mese o con l'ammenda di lire 500.000.

Chiunque mette in commercio cinture di sicurezza che, sebbene di tipo approvato, non siano munite degli estremi dell'approvazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma di lire 100.000.

A partire dal termine indicato nel secondo comma dell'articolo 13:

chiunque produce o mette in commercio pneumatici di tipo non rispondente alle suddette norme è punito con l'arresto fino ad un mese o con l'ammenda di lire 500.000;

chiunque mette in commercio pneumatici che, pur rispondendo alle norme dei decreti suddetti, non sono muniti dei contrassegni in essi previsti è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una ammenda di lire 100.000.

ART. 14.

Identico.

ART. 15.

Il Ministro dei trasporti può, con propri decreti, apportare modifiche alle caratteristiche costruttive, dimensionali, fotometriche, cromatiche e di leggibilità, nonché fissare i requisiti di idoneità per l'accettazione di tutte le targhe di immatricolazione previste dal testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e dal relativo regolamento di esecuzione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420.

Le targhe di cui al precedente comma, poste in distribuzione a partire da due anni

ART. 15.

Identico.

dall'entrata in vigore della presente legge, dovranno avere il fondo a caratteristiche rifrangenti.

ART. 16.

Il primo comma dell'articolo 12 della legge 27 dicembre 1973, n. 942, è sostituito dai seguenti:

« Dal 1° gennaio 1977, fermo restando ogni altro obbligo previsto dal testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, gli autoveicoli e, se muniti di cabine, gli altri veicoli a motore con più di due ruote, per circolare su strada, devono essere dotati di un dispositivo retrovisore esterno, collocato sul lato sinistro conformemente alle disposizioni di cui agli articoli 216 e 217 del regolamento di esecuzione del predetto testo unico, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420.

Dal 1° gennaio 1977, i veicoli di nuova costruzione di tipo già omologato o comunque già approvato, che rientrano nelle categorie e nei casi previsti dai decreti del Ministro dei trasporti di attuazione, a norma della presente legge, delle direttive comunitarie 71/127 CEE e 70/221 CEE, per essere immessi in circolazione, devono essere muniti di retrovisori e di dispositivi di protezione posteriore in conformità alle prescrizioni tecniche contenute nei decreti medesimi.

Entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro dei trasporti, saranno emanate le disposizioni per l'applicazione, nei casi richiamati al precedente secondo comma, di un dispositivo di protezione posteriore ai veicoli con targa nazionale comunque in circolazione al 1° gennaio 1977 ».

ART. 17.

Per l'accertamento delle violazioni delle norme previste dalla presente legge, per la contestazione delle medesime, per la notificazione dei relativi accertamenti, per l'oblazione e per la devoluzione del provento delle oblazioni e delle condanne, si osservano le norme del titolo IX del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, modificate dalla legge 3 maggio 1967, n. 317.

ART. 16.

Identico.

ART. 17.

Identico.

PROPOSTE DI LEGGE

N. 1817

ARTICOLO UNICO.

Entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, gli autoveicoli e i rimorchi destinati al trasporto di cose, debbono essere muniti di fascia paraurti posteriore elastica di protezione, secondo tipi omologati dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

La inosservanza di tale norma è punita con il ritiro della carta di circolazione dell'automezzo e con l'ammenda da lire 25.000 a lire 100.000 per il proprietario dell'automezzo stesso.

N. 1874

ARTICOLO UNICO.

Dopo il nono comma dell'articolo 45 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è aggiunto il seguente comma:

« Gli autoveicoli, i filoveicoli e i rimorchi debbono essere muniti posteriormente di un dispositivo di segnalazione a luce lampeggiante verde, per indicare la via libera al sorpasso, e rossa per indicarne la pericolosità ai veicoli sopravvenienti ».

N. 2373

ART. 1.

I serbatoi di carburante degli autoveicoli immatricolati in Italia debbono essere costruiti in modo tale che in caso di rottura

di essi per qualsiasi fortuito evento, il carburante stesso non possa incendiarsi.

Il Ministero dei trasporti provvede alla omologazione dei serbatoi di sicurezza predisposti dalle case costruttrici.

ART. 2.

Il disposto dell'articolo 1 si applica anche alle macchine da corsa ed ai motoscafi.

ART. 3.

La presente legge entra in vigore tre anni dopo la sua pubblicazione sulla *Gazzetta ufficiale*, per l'articolo 1 e un anno dopo la sua pubblicazione sulla *Gazzetta ufficiale* per l'articolo 2.