

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **PERRI, MASSOBRIO e VERONESI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 28 LUGLIO 1970

Modifiche all'articolo 33 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, relative all'aumento di peso massimo permesso per le autobetoniere a pieno carico

ONOREVOLI SENATORI. — Da alcuni anni ha preso in Italia grande sviluppo l'industria della produzione e distribuzione del calcestruzzo preconfezionato, che viene preparato in apposite centrali di betonaggio, caricato su betoniere autotrasportate montate su camions che sono nella generalità dei casi a 3 assi, e consegnato ai cantieri edili.

La nuova industria offre all'utilizzatore (costruttore edile) vantaggi economici e tecnici sui quali è superfluo dilungarsi in questa sede; riteniamo però opportuno evidenziare almeno tre dei vantaggi che l'impresa edile trae dall'impiego del calcestruzzo preconfezionato:

— possibilità di conoscere con la massima esattezza il costo del prodotto che dovrà impiegare, costo che gli è assolutamente impossibile calcolare con precisione nel caso

in cui prepari direttamente, e per proprio conto, il calcestruzzo in cantiere;

— risparmio: in quanto i costi finali derivanti dall'utilizzazione del calcestruzzo preconfezionato sono notevolmente inferiori ai costi finali derivanti dall'utilizzazione del calcestruzzo prodotto in cantiere;

— sicurezza sul prodotto impiegato: in quanto l'utilizzatore ha la massima garanzia che il prodotto acquistato risponde in pieno alle esigenze della costruzione, poichè tutti gli ingredienti (acqua, cemento ed inerti) vengono misurati a mezzo di apparecchiature elettroniche che assicurano la massima precisione di esecuzione della formula richiesta.

È ovvio che la nuova industria ha permesso notevoli passi avanti in quel processo di industrializzazione dell'edilizia che,

LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

pur essendo in atto, è ancora molto lontano dall'essere completamente realizzato.

Gli imprenditori del settore si sono però trovati di fronte a una situazione estremamente pesante per quanto riguarda il trasporto del prodotto dalla centrale di betonaggio al cantiere edile che lo impiega.

Mentre, infatti, ai sensi del terzo comma dell'articolo 33 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, il peso complessivo mas-

simo a pieno carico di un autoveicolo a tre o più assi non può superare i 120 quintali, il peso complessivo delle autobetoniere (che hanno normalmente in Italia capacità oscillanti da 4 a 6½ m. c.) risulta, a pieno carico, molto superiore. In particolare, tenuto conto del fatto che 1 m. c. di calcestruzzo pesa 24 q.li circa (con qualche variazione dovuta al peso specifico degli inerti adoperati) ci si viene a trovare, considerando il carico pieno, di fronte ad una delle seguenti situazioni nei riguardi delle betoniere *standard* generalmente in uso:

1. — Peso del telaio a 3 assi, circa	q.li	78
peso della betoniera della portata di 4 mc., circa	»	34,5
peso di 4 mc. di calcestruzzo a 24 q.li al mc., circa	»	96
		208,5
	Totale	q.li 208,5

2. — Peso del telaio a 3 assi, circa	q.li	78
peso della betoniera della portata di 5 mc., circa	»	37
peso di 5 mc. di calcestruzzo a 24 q.li al mc., circa	»	120
		235
	Totale	q.li 235

3. — Peso del telaio a 3 assi, circa	q.li	78
peso della betoniera della portata di 6 mc. e ½, circa	»	41,5
peso di 6 mc. e ½ di calcestruzzo di 24 q.li al mc., circa	»	156
		275,5
	Totale	q.li 275,5

Stante quanto sopra, il trasporto di cui trattasi viene oggi effettuato, quasi sempre, in piena violazione dei limiti di peso stabiliti dal codice della strada, preferendo gli imprenditori del settore correre il rischio di pagare le gravissime multe previste dalle leggi vigenti anzichè aumentare i costi del calcestruzzo, riducendo la quantità trasportata per rimanere entro i limiti di peso.

Poichè, come si è detto più sopra, l'industria della produzione e distribuzione del calcestruzzo preconfezionato rappresenta un fattore di notevolissima importanza nel quadro del processo di industrializzazione dell'edilizia, e poichè le suddette misure di capacità delle betoniere generalmente impiegate rappresentano, oggi come oggi, un *optimum* dal punto di vista della conve-

LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

nienza economica, il presente disegno di legge ha lo scopo di aumentare per le autobetoniere a tre assi il peso complessivo permesso a pieno carico, di guisa che esse possano essere sfruttate fino alla loro massima portata potenziale senza violazione di legge. Per ottenere questo scopo, secondo le tabelle sopra riportate occorrerebbe permettere (basandosi, come è logico, sulle betoniere *standard* della massima capacità di 6 mc. e $\frac{1}{2}$) un peso massimo complessivo a pieno carico di q.li 275,5. Poichè, tuttavia, i calcoli delle suddette tabelle si basano su un peso specifico medio dei materiali inerti adoperati, mentre è possibile che vengano impiegati materiali inerti più pesanti, abbiamo ritenuto opportuno nel disegno di legge, arrotondare a 300 quintali il peso di 275,5 quintali di cui alle tabelle medesime.

Che il disegno di legge rappresenti, sotto questo riguardo, la concessione minima che dovrebbe essere fatta per non scoraggiare il forte naturale sviluppo del settore industriale del calcestruzzo preconfezionato, può evincersi chiaramente dal confronto dei pesi massimi complessivi a pieno carico permessi per le autobetoniere in altri Paesi. Limitando il paragone ai veicoli a tre assi, mentre in Italia il peso massimo permesso per le autobetoniere è di 120 quintali, in

Germania è di 320 quintali ed in Francia di 390 quintali.

Il problema dell'aumento del peso permesso per le autobetoniere prescinde dal problema più generale, pure esso esistente e già posto su piano legislativo, dell'aumento del peso massimo permesso per gli autoveicoli industriali in genere. Comunque si voglia risolvere, tuttavia, il problema d'indole generale, è certo che, per ciò che riguarda l'aumento del peso massimo permesso per le autobetoniere, mentre da un lato militano le ragioni particolari sopra illustrate, dall'altro i possibili aspetti negativi — di usura delle strade, ingombro, eccetera — vengono ridotti dalla natura stessa del trasporto di calcestruzzo.

Invero: il raggio medio di azione delle autobetoniere non supera i 20 km. circa dalla centrale di produzione, il loro numero è estremamente limitato nei confronti di quello degli altri automezzi pesanti in circolazione, una autobetoniera non compie che pochissimi viaggi al giorno ed a velocità molto ridotta.

Nel raccomandare il presente disegno di legge alla vostra approvazione vogliamo sottolineare i certi benefici riflessi del provvedimento sui costi di produzione dell'edilizia e, quindi, sull'economia nazionale in genere.

DISEGNO DI LEGGE*Articolo unico.*

Al terzo comma dell'articolo 33 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono aggiunte, in fine, le parole seguenti:

« fatta eccezione per le autobetoniere a tre o più assi per le quali esso può raggiungere i 300 quintali ».