

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

23.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 17 OTTOBRE 1973

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAPELLA

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>):	
Ricezione nella legislazione italiana delle direttive della Comunità economica europea concernenti il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (1515) .	347
PRESIDENTE	347, 348, 350, 352, 353, 354, 355, 356, 357
KORACH	347, 348, 350, 352, 353, 354, 355, 356
CENGARLE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	348, 350, 353, 354, 357
MARZOTTO CAOTORTA, <i>Relatore f.f.</i>	348, 349, 352, 353, 354, 356
PICCINELLI	348, 354, 355, 356, 357

Seguito della discussione del disegno di legge: Ricezione nella legislazione italiana delle direttive della Comunità economica delle legislazioni degli Stati membri relative alla omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (1515).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Ricezione nella legislazione italiana delle direttive della Comunità economica europea concernenti il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ».

Come i colleghi ricordano, nella seduta del 10 ottobre scorso, la discussione del disegno di legge era stata rinviata ad altra seduta, per consentire al Ministero un approfondimento della tematica in esso contenuta.

KORACH. Prima di passare all'esame degli articoli vorrei avanzare la richiesta di acquisire il parere della I Commissione affari costituzionali sul disegno di legge, trattandosi di materia riguardante il recepimento nel-

La seduta comincia alle 10,30.

MAROCCHO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

l'ordinamento giuridico italiano del contenuto di direttive emanate in sede comunitaria. Nel frattempo la Commissione potrebbe ugualmente proseguire nell'esame degli articoli e dei relativi emendamenti, rimandando il voto finale al momento in cui perverrà tale parere.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Sono d'accordo.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore f.f.* Non ho niente in contrario sulla proposta avanzata dall'onorevole Korach e concordo altresì sulla necessità di proseguire, nel frattempo, l'iter del disegno di legge.

PICCINELLI. Mi sembra più opportuno che alla I Commissione affari costituzionali vengano sottoposti quesiti specifici.

KORACH. Con il disegno di legge al nostro esame, all'articolo 5, introduciamo automaticamente nella legislazione italiana qualcosa che a livello CEE, in realtà, non esiste ancora. In altre parole, si prevede in tale articolo che, allorquando la Comunità economica europea emanerà la normativa in materia di omologazione, essa diventerà automaticamente valida per tutti i paesi aderenti. Sorge pertanto perplessità circa la possibilità di siffatta statuizione.

PICCINELLI. Si riferisce al fatto che ciò sia possibile o se sia costituzionalmente corretto?

KORACH. Mi preoccupo se sia costituzionalmente legittimo recepire nella legislazione italiana norme non ancora emanate dalla Comunità economica europea.

PICCINELLI. In questo caso non abbiamo alcun motivo di opporci alla sua richiesta.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non mi oppongo alla richiesta, augurandomi però che la I Commissione esprima quanto prima il parere, data la urgenza — che credo non sfugga ad alcuno — di approvare questo provvedimento.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore f.f.* Vorrei sapere, a questo proposito, se questa mattina potremo giungere alla votazione finale sul provvedimento.

PRESIDENTE. Ritengo che potremmo discutere tutti gli articoli — eccetto l'articolo 5 — ed approvarli, rinviando la votazione di detto articolo e degli eventuali emendamenti nonché la votazione finale ad altra seduta della prossima settimana, in attesa del parere della I Commissione.

PICCINELLI. Sono d'accordo, dato che il parere della I Commissione potrebbe comportare la necessità di modificare l'articolo 5.

PRESIDENTE. Se siete d'accordo, potremo quindi discutere tutti gli articoli e i relativi emendamenti, accantonando l'articolo 5 e chiedendo su di esso un parere circostanziato alla I Commissione.

PICCINELLI. Ma io penso che potremo intanto affrontare anche la discussione dell'articolo 5.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ritengo necessario porre la I Commissione in grado di rendere il parere su tale articolo in un testo già approvato con le modifiche eventualmente proposte.

PICCINELLI. Anch'io sono di questo avviso.

PRESIDENTE. Da un punto di vista strettamente regolamentare, una eventuale votazione dell'articolo 5 e degli emendamenti ad esso eventualmente presentati avrebbe valore di mera approvazione di principio, dovendosi attendere al riguardo il parere della I Commissione. Sugerirei pertanto di rinviarne la votazione, richiedendo su di esso il parere della predetta Commissione. Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

I veicoli a motore destinati a circolare su strada con o senza carrozzeria ed i loro rimorchi, esclusi i veicoli che si spostano su rotaia, possono essere sottoposti, dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, al-

l'esame del tipo per l'omologazione secondo le prescrizioni tecniche che saranno emanate dal ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, con propri decreti, in attuazione delle direttive del Consiglio della Comunità economica europea concernenti l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.

Il relatore, onorevole Marzotto Caotorta, ha presentato i seguenti emendamenti:

Alla quarta riga, sostituire la parola: « possono », con la parola: « debbono ».

Alla sesta riga, dopo la parola: « omologazione », aggiungere la parola: « CEE ».

Alla settima riga, dopo la parola: « emanate », aggiungere le parole: « entro sei mesi ».

Alla decima riga, sostituire le parole: « della Comunità economica europea » con le parole: « o della Commissione delle Comunità europee ».

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore f.f.* Questi emendamenti andrebbero letti assieme ad un articolo aggiuntivo 8-bis da me proposto. Qui si è posto il problema, che abbiamo esaminato con i funzionari del Ministero, dell'area legislativa riguardante l'omologazione degli autoveicoli. La situazione attuale della omologazione è questa: vi sono tre aree di omologazione: una disciplinata dalla legislazione italiana; una dalla normativa ONU, concordata a Ginevra, che copre quasi tutta la CEE e molti altri paesi europei ed extraeuropei; e una dalla normativa CEE che è quella che stiamo esaminando (ma non è ancora stata recepita), che comprende nove norme (che vanno dalla frenatura, alla posizione, eccetera), ed eventuali future normative ed eventuali altre disposizioni.

Ancora non vi è una completa normativa CEE in materia di omologazione: si tratta per ora di una serie di mattoni che alla fine completeranno l'edificio.

Per delle piccole raffinatezze dei tecnici, la normativa CEE non è esattamente uguale a quella ONU di Ginevra: vi è qualche piccola differenza, qualche piccolo perfezionamento; a volte è più restrittiva, a volte meno; però entrambe le normative si stanno avvicinando.

Il problema che mi son posto, come relatore, esaminando questa legge, era quello se sia il caso di lasciare le tre anzidette normative o invece di ridurle. Ovviamente il pro-

blema sarebbe molto più semplice se arrivassimo a due sole normative. Quindi, lo spirito di questi emendamenti presentati all'articolo 1 e dell'articolo aggiuntivo 8-bis è il seguente: sopprimiamo la normativa nazionale italiana nella parte in cui presenta difformità da queste due normative internazionali e adeguiamoci ad esse. Però, non potendo scegliere l'una o l'altra, perché entrambe sono leggermente diverse e coprono aree geografiche distinte, l'unica alternativa è quella di accettarle tutte e due. Cioè il costruttore italiano potrà scegliere, secondo il mercato in cui deve vendere il veicolo, all'estero o in Italia, o la normativa CEE o quella dell'ONU.

Questa è la soluzione che mi sembra di poter suggerire e che mi pare la migliore, perché, in questo modo, noi ci adeguiamo comunque a una normativa internazionale e quindi facciamo un passo avanti anche da un punto di vista tecnico, dato che di solito queste normative internazionali sono più restrittive e quindi danno maggior sicurezza che non quelle italiane, ma soprattutto favoriamo la esportazione dei nostri veicoli.

Concedere poi al costruttore italiano una alternativa nella scelta fra queste due normative, significherà costringerlo, evidentemente, o a conformarsi ad entrambe, oppure (e questo è l'aspetto più interessante) ad esercitare pressioni di carattere tecnico-politico presso i due organismi di Ginevra e dell'ONU affinché si decidano ad emanare una normativa unica — il che sarebbe più logico — anziché concedere piccole tolleranze.

Questo è lo spirito dei miei emendamenti, che rappresentano anche la chiave di volta del provvedimento e che aprono prospettive interessanti e di largo respiro.

Perciò noi rendiamo anzitutto obbligatoria la normativa CEE, all'articolo 1, ma poi, con l'articolo aggiuntivo 8-bis, diamo la possibilità, al produttore o al costruttore, di chiedere in alternativa per l'omologazione l'applicazione della normativa ONU.

Ecco perché abbiamo proposto di sostituire la parola « possono » con la parola « debbono »; di aggiungere alla parola « omologazione », la parola « CEE », dando al termine una sua configurazione unitaria; di aggiungere il termine di sei mesi entro cui il Ministero dei trasporti dovrà emanare i decreti che specifichino le norme dell'omologazione. Il termine, evidentemente, decorrerà dall'entrata in vigore della legge per quello che riguarda i provvedimenti CEE già esistenti; mentre per quelli che saranno emanati decorrerà dalla

data della relativa emanazione. Il quarto emendamento, infine, reca una piccola correzione formale richiesta dalla stessa Comunità economica europea.

KORACH. Noi accettiamo gli emendamenti proposti dal relatore perché hanno una logica evidente. Vorrei anzi far notare che, in un certo senso, ci poniamo in una posizione avanzata all'interno della CEE, votando la legge in questi termini, perché molti paesi produttori hanno snaturato le decisioni già prese dalla CEE. Questo perché, mentre tali decisioni furono prese nell'intento che dovessero rapidamente essere recepite nelle normative nazionali, vi fu invece una « non raccomandazione », scaturita da accordi di corridoio, per separare la posizione nazionale da quella internazionale. La conseguenza di questa situazione di fatto è che si viene a creare una discriminazione fra i vari paesi, nel senso che, mentre un veicolo prodotto in uno Stato della CEE, per essere introdotto in un altro Stato membro deve subire un certo tipo di omologazione (cioè deve contenere quegli accorgimenti tecnici che sono prescritti dalla CEE), questo obbligo non è imposto al produttore nazionale. Infatti non tutti i provvedimenti adottati in sede internazionale sono stati introdotti nella normativa nazionale: né quelli CEE né quelli ONU.

Se andiamo a guardare la normativa ONU introdotta in Italia, vediamo che sono state omesse le prescrizioni tecniche relative al problema dell'inquinamento atmosferico. Di qui la conseguenza che noi produciamo veicoli, destinati all'esportazione in certi paesi, che presentano requisiti diversi da quelli dei veicoli destinati al mercato nazionale.

La convenienza economica di tutto questo è estremamente dubbia. Infatti, quando si va a considerare il rapporto fra la produzione venduta in Italia e quella venduta all'estero, è molto dubbio che il maggior costo sopportato per questi perfezionamenti sia assorbito dalla maggior uniformità di produzione. Poiché queste norme sono più avanzate, vi è da una parte l'interesse a spingere l'industria nazionale a una maggiore uniformità e, quindi, a una organizzazione produttiva più efficiente, e, dall'altra, a introdurre norme che non abbiamo ancora e che invece è opportuno che vengano introdotte.

Vorrei chiarire la questione dei regolamenti, che un po' difficile. Noi ci accingiamo ad introdurre nella nostra legislazione una normativa più restrittiva in materia di omologazione degli autoveicoli, che, per certi aspetti,

era disciplinata da norme non sufficientemente restrittive. Nel contempo, però, non possiamo evitare la contemporanea esistenza di due aree normative. Si sarebbe potuto forse anche fare un tentativo, cioè affermare la validità, in sede nazionale, degli aspetti più restrittivi delle due aree, in modo da recepire un'unica normativa, tale da garantire, comunque, la conformità a certi parametri del veicolo o di determinate parti del veicolo stesso (dato che l'omologazione non riguarda solo i veicoli ma anche parte di essi: fari, tubi di scarico, segnalatori acustici, eccetera). Ma questo, purtroppo, non è stato possibile data la difficoltà di individuare, tra differenti norme, quella più restrittiva: purtroppo, in alcuni casi (direi la maggioranza) non sono differenti solo le normative, quanto al risultato, ma anche i metodi di misurazione.

Può pertanto accadere che un veicolo venga ad essere considerato restrittivamente rispetto ad una norma e meno rispetto ad un'altra. Pertanto, diventa impossibile una conciliazione se non a livello internazionale. Quindi, pur con tutta la migliore buona volontà di recepire in campo nazionale una norma unica, siamo costretti a lasciare questa alternativa: obbligatoria quella CEE, facoltativa quella che permette all'industria nazionale di ricoprire altri mercati, come per esempio quelli jugoslavo e dell'oriente europeo, presente a livello ONU ma non in sede CEE.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo è favorevole agli emendamenti proposti dal relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo emendamento sostitutivo Marzotto Caotorta, precedentemente letto.

(È approvato).

Pongo in votazione il secondo emendamento aggiuntivo Marzotto Caotorta, precedentemente letto.

(È approvato).

Pongo in votazione il terzo emendamento aggiuntivo Marzotto Caotorta, precedentemente letto.

(È approvato).

Pongo in votazione il quarto emendamento sostitutivo Marzotto Caotorta, precedentemente letto.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 1 nel suo complesso, con le modifiche testé approvate.

(*È approvato*).

Poiché agli articoli 2, 3 e 4 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 2.

La domanda per l'omologazione di cui al precedente articolo 1 è presentata dal costruttore, o dal suo legale rappresentante, al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile; la domanda non è accolta quando risulti che sia stata presentata, per lo stesso tipo di veicolo, richiesta di omologazione presso altro Stato membro della CEE.

(*È approvato*).

ART. 3.

L'omologazione di cui al precedente articolo 1 ha luogo in seguito all'esame del tipo di veicolo da parte del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile il quale accerta che il tipo medesimo soddisfa alle prescrizioni tecniche e alle verifiche richieste.

(*È approvato*).

ART. 4.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile quando ha proceduto all'omologazione, ha la facoltà di controllare, se necessario in reciproca collaborazione con le autorità competenti degli altri Stati membri della Comunità, che la produzione sia conforme al prototipo omologato. Lo stesso Ministero, per ogni tipo di veicolo che ha omologato o che ha rifiutato di omologare, informa, entro il termine di un mese, le competenti autorità degli altri Stati membri della CEE inviando la documentazione relativa.

Per ciascun veicolo costruito conformemente al prototipo omologato viene compilato dal costruttore o dal suo legale rappresentante un certificato di conformità il cui modello è stabilito dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Il costruttore o il suo legale rappresentante deve informare il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile della cessazione eventuale della produzione di un tipo di veicolo omologato, nonché di ogni eventuale modifica.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, se ritiene che le modifiche proposte non esigano una modifica del tipo omologato,

ne informa il costruttore o il suo legale rappresentante e indirizza alle autorità competenti degli altri Stati membri della CEE, mediante invii raggruppati e periodici, copie della documentazione relativa alle modifiche apportate.

Qualora il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile constata che una modifica apportata giustifichi nuove verifiche o nuovi collaudi ne informa il costruttore o il suo legale rappresentante e trasmette la nuova documentazione alle autorità competenti degli altri Stati membri della CEE entro il termine di un mese.

Nel caso in cui l'omologazione del tipo venga modificata ovvero cessi di avere efficacia in seguito alla cessazione della produzione del tipo omologato, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile comunica, entro il termine di un mese, alle autorità competenti degli Stati membri della CEE i numeri di serie dell'ultimo veicolo prodotto conformemente all'omologazione originaria e, se del caso, i numeri di serie del primo veicolo prodotto conformemente alla nuova omologazione.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 5.

I veicoli di cui all'articolo 1, omologati presso altro Stato membro della CEE, la cui documentazione di omologazione risulti depositata presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, sono ammessi all'immatricolazione sulla base del certificato di conformità.

Tuttavia questo certificato non impedisce il rifiuto dell'immatricolazione per i veicoli che non sono conformi al prototipo omologato. La conformità al prototipo omologato viene a mancare quando, rispetto alla omologazione, sono state constatate divergenze non autorizzate a norma del precedente articolo 4 dalle autorità competenti dello Stato membro che ha concesso l'omologazione.

Ricordo che si è stabilito di rinviare la votazione di questo articolo al momento in cui la I Commissione affari costituzionali avrà reso su di esso il parere di competenza. Ciò non toglie che potremo intanto affrontarne la discussione ed eventualmente approvare in linea di massima gli emendamenti che fossero ad esso presentati, in modo che la I Commissione possa esprimere il suo parere sul testo emendato.

Il relatore, onorevole Marzotto Caotorta, ha presentato il seguente emendamento:

Al primo comma, sostituire le parole: « omologati presso altro Stato membro della CEE », con le parole: « ai quali uno Stato membro della CEE ha rilasciato la omologazione CEE e ».

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore f.f.* L'emendamento è stato suggerito dalla necessità di conferire maggior chiarezza all'articolo. In base al vecchio testo poteva sembrare che qualunque veicolo omologato secondo le leggi nazionali di un altro paese avrebbe dovuto essere considerato omologato anche per l'Italia, il che era effettivamente pericoloso: preoccupazione del resto manifestata anche dall'onorevole Korach nella precedente seduta. Invece qui si tratta di precisare (e questo è lo spirito dell'articolo, che non era chiaro) che, qualora si arrivasse (come contiamo in breve di arrivare) ad una omologazione CEE, non nazionale, secondo certe regole, che anche noi abbiamo approvato o approveremo a Bruxelles, allora l'omologazione CEE, dovunque avvenga, varrebbe anche per gli altri Stati della CEE: qualora si verificasse tale ipotesi, noi dichiariamo sin da ora che riceveremo anche in Italia (se si tratterà di omologazione CEE) tale normativa, conformemente allo spirito dell'articolo 1 di questo disegno di legge. Questo è ciò che dovevasi precisare.

KORACH. Forse bisognerebbe approvare un altro emendamento a quello presentato dal relatore. Noi infatti fatalmente veniamo a creare un regime provvisorio. Il regime attualmente stabilito dall'articolo 1 è quello col quale noi rendiamo obbligatorie in Italia le norme che vengono approvate dalla CEE. Ogni veicolo, cioè, deve essere omologato tenendo conto delle norme parziali approvate dalla CEE. Quindi, l'omologazione italiana dà atto che il veicolo risponde a certe norme CEE e nell'esportazione (questo, evidentemente, vale reciprocamente per tutti gli Stati membri) chi abbia ottenuto l'omologazione del tipo attuale, nello Stato in cui intende esportare, dovrà far controllare il veicolo soltanto per quegli aspetti che non siano disciplinati dalla normativa CEE. Quindi, continua il collaudo della nazione in cui si chiede l'omologazione, ma esso è limitato a quegli aspetti che non siano regolamentati dalla CEE.

Viceversa, con questo articolo — e questo appunto era il dubbio circa la sua legittimità costituzionale — noi ipotichiamo il futuro, e

cioè diciamo: nel momento in cui vi sarà una omologazione CEE disciplinante tutti gli aspetti, in quel momento — anche se, per qualche ragione, uno Stato potrà emanare ulteriori norme — non si potrà impedire che la omologazione sia valida per quel paese. È chiaro poi l'intento dal punto di vista degli scambi commerciali, cioè quello di impedire — in futuro, quando ciò avverrà; come è già successo altre volte, purtroppo, nei riguardi delle nostre esportazioni anche verso altri paesi CEE — che l'introduzione *ad hoc* di norme particolari in qualche Stato membro possa bloccare con un trucco tecnico la libertà di esportazione. Possiamo ricordare il caso dei frigoriferi e di altri articoli. Questo però crea una situazione intermedia, transitoria. Quindi, vi sarà bisogno di una norma aggiuntiva in cui venga chiarito questo regime transitorio, in attesa di sapere qual è il significato che diamo all'omologazione prevista dall'articolo 1.

PRESIDENTE. Mi pare di capire che ella è perfettamente d'accordo sull'emendamento proposto dall'onorevole Marzotto Caotorta, purché sia inserito nell'articolato anche una altra norma che recepisca i concetti da lei espressi.

KORACH. A questo proposito vi è già l'articolo aggiuntivo 8-bis preannunciato dal relatore.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore f.f.* Io proporrei di votare l'emendamento, senza votare l'articolo, proprio per poter inviare alla I Commissione affari costituzionali un testo di emendamento su cui essa possa esprimersi.

PRESIDENTE. Non ho difficoltà a porre in votazione l'emendamento, perché essa ha valore esclusivamente formale: l'essenziale è che noi inviamo il testo dell'articolo 5 così emendato alla I Commissione affari costituzionali per il parere.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Il Governo accetta l'emendamento proposto dal relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Marzotto Caotorta, di cui ho in precedenza dato lettura, accettato dal Governo.

(E approvato).

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1973

Pertanto, alla I Commissione affari costituzionali sarà inviato il testo dell'articolo 5 modificato dall'emendamento testé approvato.

Poiché agli articoli 6 e 7 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 6.

Qualora il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile constati che più veicoli, accompagnati da un certificato di conformità, non sono conformi al tipo omologato, può revocare l'omologazione di cui ai precedenti articoli, informandone le competenti autorità degli Stati membri della CEE con la precisazione dei motivi che hanno determinato la adozione del provvedimento.

(*E approvato*).

ART. 7.

Qualora il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile constati che i veicoli appartenenti ad uno stesso tipo, benché accompagnati da un certificato di conformità regolarmente rilasciato, compromettono la sicurezza della circolazione stradale può, per un periodo massimo di sei mesi, rifiutare l'immatricolazione o vietarne la vendita, la messa in circolazione o l'uso.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ne informa immediatamente le competenti autorità degli Stati membri e la Commissione della Comunità, precisando i motivi della sua decisione.

(*E approvato*).

Il relatore, onorevole Marzotto Caotorta, ha presentato il seguente articolo aggiuntivo 7-bis:

« Le disposizioni della presente legge si applicano anche a singole parti di veicoli e ai dispositivi dei medesimi ».

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore f.f.*
Tale articolo aggiuntivo, suggerito dagli uffici del Ministero, estende la validità del provvedimento anche a singole parti di veicoli e ai dispositivi dei medesimi. Ho ritenuto di inserirlo proprio in questo punto in quanto il successivo articolo 8, contenendo disposizioni transitorie, meglio figurava alla fine dell'articolo del disegno di legge. Nulla vieta, comunque, che tale articolo aggiuntivo possa essere collocato in qualsiasi altro punto del provvedimento.

KORACH. La collocazione proposta dal relatore mi sembra la più giusta.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo esprime parere favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 7-bis Marzotto Caotorta, accettato dal Governo.

(*E approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 8.

Dall'entrata in vigore della presente legge e fino a quando non saranno completate le prescrizioni tecniche della omologazione di cui agli articoli precedenti, su richiesta dell'interessato possono trovare applicazione le parziali prescrizioni tecniche già emanate dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in luogo di quelle concernenti l'omologazione nazionale o l'approvazione dei tipi di dispositivi, previste rispettivamente dagli articoli 53 e 78 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

Analogamente l'omologazione di cui al precedente comma, effettuata dalle competenti autorità di altro Stato membro della CEE, è riconosciuta valida dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'omologazione nazionale dello stesso tipo di veicolo, in sostituzione delle prove prescritte per l'omologazione medesima.

Il relatore, onorevole Marzotto Caotorta, ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 8 con il seguente:

ART. 8.

Dall'entrata in vigore della presente legge e fino a quando non saranno completate le prescrizioni tecniche necessarie per procedere all'omologazione CEE, su richiesta dell'interessato, possono trovare applicazione, in sostituzione di quelle concernenti l'omologazione nazionale o l'approvazione dei tipi di dispositivi previste rispettivamente dagli articoli 53 e 78 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, le prescrizioni tecniche emanate dal Ministero dei trasporti e del-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1973

l'aviazione civile in attuazione delle direttive comunitarie.

Analogamente il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile riterrà validi per il riconoscimento, in Italia, del tipo di veicolo o di dispositivo, che abbia già ottenuto l'omologazione nazionale presso altro Stato membro della CEE, i controlli già effettuati dalle competenti autorità di quello Stato in applicazione delle prescrizioni tecniche comunitarie già emanate.

Poiché si tratta di disposizioni transitorie, vorrei sapere se la Commissione ritiene di votare subito l'emendamento ovvero se preferisce acquisire anche su di esso il parere della I Commissione affari costituzionali.

KORACH. A me sembra che l'articolo 8, pur essendo collegato all'articolo 5, abbia una sua validità autonoma, in quanto, a prescindere dal fatto che la normativa in materia di omologazione non è ancora stata emanata dalla CEE, il periodo transitorio sussiste ugualmente.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore f.f.* L'emendamento da me presentato, anche in questo caso formulato dagli uffici del Ministero, ha lo scopo di consentire alle case costruttrici di veicoli di applicare la normativa CEE per la parte già entrata in vigore. In altre parole, esso fa vivere le prescrizioni tecniche emanate dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in attuazione delle direttive comunitarie fino al momento in cui saranno completate le prescrizioni relative all'omologazione CEE.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo accetta l'emendamento del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Marzotto Caotorta, interamente sostitutivo dell'articolo 8, accettato dal Governo.

(*È approvato*).

Il relatore, onorevole Marzotto Caotorta, ha presentato il seguente articolo aggiuntivo 8-bis:

« A richiesta del produttore o del costruttore un dispositivo o un veicolo per quanto riguarda uno o più requisiti può essere omologato in alternativa a quanto prescritto dall'articolo 1, secondo le prescrizioni tecniche con-

tenute nei regolamenti e nelle raccomandazioni emanate dall'ufficio europeo per le Nazioni Unite, commissioni economiche per l'Europa, accettate dal ministro dei trasporti e dell'aviazione civile ».

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore f.f.* Tale articolo aggiuntivo, da me in parte illustrato all'inizio della seduta, consente al produttore o al costruttore di scegliere, in alternativa alla normativa CEE, la normativa ONU, concordata a Ginevra. Poiché, come ho già detto, si tratta di due normative abbastanza simili, ho ritenuto opportuno lasciare la possibilità di una scelta alternativa.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo accetta l'articolo aggiuntivo proposto dal relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 8-bis Marzotto Caotorta, accettato dal Governo.

(*È approvato*).

PICCINELLI. Vorrei richiamare l'attenzione della Commissione su di un problema che è già stato da noi affrontato in passato e che è quello relativo alle prescrizioni in materia di paraurti degli autocarri e dei loro rimorchi. Non passa giorno, infatti, che, soprattutto sulle autostrade, qualche automobilista muoia per aver tamponato un autocarro sprovvisto di paraurti posteriore.

Il disegno di legge al nostro esame, che nella relazione fa esplicito riferimento alla direttiva CEE del 30 marzo 1970 - relativa, tra l'altro, ai dispositivi di protezione posteriori dei veicoli a motore e dei loro rimorchi - nulla prescrive in proposito. Mi sembra pertanto opportuno sottoporre alla Commissione ed al Governo un articolo aggiuntivo, che prenderebbe il numero 8-ter, del seguente tenore:

« Le norme di cui all'articolo 1 della presente legge dovranno prevedere quale requisito essenziale per la omologazione degli autocarri e loro rimorchi, che essi siano muniti di robusto paraurti di tipo elastico o di analogo dispositivo di sicurezza.

Gli autocarri e loro rimorchi i cui tipi siano già stati omologati ai quali sia stato già rilasciata la carta di circolazione dovranno essere muniti di paraurti entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge ».

Un successivo articolo aggiuntivo che intendendo presentare si riferisce al problema dei vetri di sicurezza. L'articolo 48 del codice della strada, al secondo comma, stabilisce, infatti, che « tutti i vetri montati sugli autoveicoli, filoveicoli e motoveicoli debbono essere costituiti di sostanze inalterabili, perfettamente trasparenti, tali da non deformare gli oggetti visti in trasparenza e non suscettibili di produrre schegge taglienti in caso di rottura. I vetri impiegati per i parabrezza debbono inoltre essere in grado di assicurare la visibilità, sia pure limitata, in caso di incrinatura ». Si tratta dei cosiddetti vetri stratificati. Si verifica però nel nostro paese la situazione assurda per la quale i veicoli nazionali debbono obbligatoriamente montare vetri di questo tipo, mentre i veicoli stranieri hanno, in gran parte, vetri temperati, molto meno costosi e nel contempo molto più pericolosi.

L'articolo aggiuntivo che propongo, e che prenderebbe il numero 8-*quater*, è del seguente tenore:

« Gli autoveicoli stranieri venduti sul territorio nazionale dovranno adottare lo stesso tipo di vetri di sicurezza previsti dalle vigenti disposizioni per gli autoveicoli prodotti in Italia ».

Per quanto riguarda gli articoli aggiuntivi da me presentati, non avrei difficoltà a rimandarne l'esame al momento in cui, essendo pervenuto il parere della I Commissione affari costituzionali, procederemo alla votazione sull'intero provvedimento, per dare la possibilità al relatore ed al Governo di approfondirne la portata e di verificare l'opportunità di inserirli nel corpo del disegno di legge.

PRESIDENTE. Condivido in pieno le proposte dell'onorevole Piccinelli; però mi sembra che esse riguardino alcuni particolari che dovrebbero essere previsti dal testo della normativa CEE, quale, ad esempio, la questione dei vetri.

PICCINELLI. Il problema è proprio questo, e cioè che non esistono ancora norme della CEE in materia.

KORACH. Debbo far rilevare all'onorevole Piccinelli che con l'articolo 1 abbiamo di fatto introdotto nella normativa nazionale la normativa CEE, escludendo che un veicolo nazionale possa essere omologato se non risponde a tale normativa o, a scelta, a quella ONU. Ora, per quanto riguarda la normativa CEE, vi è da

dire che la direttiva del 30 marzo 1970 comprende anche certi dispositivi di protezione a coltello per i rimorchi. Quindi la ricezione della normativa CEE già ci assicura per questo aspetto.

PICCINELLI. Non, probabilmente, per quanto riguarda i veicoli già in circolazione.

KORACH. Viceversa, dall'elenco della normativa ONU non risulta niente che riguardi quel particolare. In più c'è il problema dei veicoli già circolanti. Sarebbe comunque opportuno precisare che, per questo aspetto, la normativa nazionale è quella; in oltre riteniamo opportuno prevedere anche l'adeguamento delle caratteristiche dei veicoli già circolanti. Questo, evidentemente, esce dai limiti di questo disegno di legge, così come è redatto, però è facilmente riconducibile ad esso, perché, in fondo, dettiamo nuove norme per l'omologazione, e quindi niente ci vieta di aggiungere norme nazionali all'accoglimento di quelle internazionali.

Per la questione dei vetri di sicurezza, ci troviamo invece a livello amministrativo. I veicoli privi di tali vetri non dovrebbero poter circolare. In questo disegno di legge precisiamo molto chiaramente, attraverso gli articoli 5 e 8-*bis*, che, allo stato attuale, l'omologazione negli Stati della CEE dà atto (quando ne dia atto) della presenza dei requisiti a livello CEE, ma non toglie affatto valore alle norme nazionali. Cioè, finché non vi sono norme regolamentari in sede CEE, continuano a valere le norme nazionali.

Date certe norme nazionali, l'omologazione di veicoli esteri con caratteristiche difformi dalla normativa nazionale e non coperte dalla normativa CEE, è del tutto illegale. La legge esiste ma non viene applicata. Si tratta, quindi, di un problema di applicazione della legge. Non so in che modo, ma risulta che di fatto, a livello di accordi non cristallizzati in leggi o norme, vi sono convenzioni di scambio per cui il nostro paese ha accettato di cedere su certi punti; e viceversa. Però questo la legge non lo prevede! Quindi, bisognerebbe richiamare il Ministero e gli organi competenti alla rigorosa applicazione delle norme vigenti.

PICCINELLI. Ecco perché io avevo proposto di rinviare la discussione e la votazione degli articoli aggiuntivi: per mettere il Ministero in condizione di rispondere a questi quesiti. Per quanto riguarda in particolare il secondo da me proposto, il Ministero dovrebbe

spiegare i motivi per i quali la norma di cui all'articolo 48 del codice della strada non viene applicata per quanto riguarda i veicoli stranieri. Si tratta di un fatto difficilmente concepibile, a meno che non esista una altra norma che renda non applicabile l'articolo 48 nei confronti dei veicoli stranieri; altrimenti non si comprenderebbe la ragione per la quale il Ministero non ha fatto osservare una norma di tanta importanza.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore f.f.* La necessità di integrare questa legge con altre norme che aumentino la sicurezza dei veicoli, come quella proposta dall'onorevole Piccinelli per i paraurti, è certamente sentita. Sorge semmai un problema di opportunità, che espongo ai colleghi.

Innanzitutto, se sia il caso, in questa legge, che si occupa di omologazione di norme emanate a livello CEE e ONU, aggiungere altre norme in materia di omologazione nazionale, che evidentemente dovrebbero avere vigore soltanto fino a quando non sarà completata l'omologazione CEE. Infatti in quel momento quest'ultima dovrà assorbire e sostituire completamente la normativa italiana. Questo è lo spirito della nostra posizione.

Quindi, in sostanza, o noi riusciremo, nel frattempo, a far approvare dalla CEE le normative che secondo noi sono opportune (come questa), oppure, se non ci riusciremo, dovremo allora (quando sarà pronta l'omologazione CEE) rinunciare alle eventuali norme nazionali difformi, accettando l'omologazione CEE.

Vorrei anche aggiungere che esiste il disegno di legge n. 855, del 13 febbraio 1973, pendente al Senato, che già prescrive (all'articolo 2), che gli autoveicoli, filoveicoli, rimorchi, eccetera, che non siano muniti posteriormente di pianale di carico e che abbiano una certa altezza, devono essere provvisti posteriormente di robusti paraurti o di analoghi dispositivi di protezione. Quindi, esiste già una norma, sia pure non ancora tradotta in legge, che prescrive tali requisiti, così come esistono altre norme sulle cinture di sicurezza, e così via.

Pertanto, a questo punto, o noi recepiamo tutte le disposizioni già previste dal disegno di legge governativo n. 855, e le poniamo in coda al provvedimento che stiamo esaminando oggi, oppure rimandiamo il tutto all'approvazione di una integrazione della normativa italiana sull'omologazione.

Gradirei anche su questi aspetti l'opinione del Ministero.

PRESIDENTE. Io penso che, siccome dovremo riunirci comunque la prossima settimana per votare l'articolo 5 e tutto il disegno di legge, alla luce del parere della I Commissione affari costituzionali, il Governo potrà, in quella occasione, far conoscere la propria posizione in ordine all'opportunità di inserire nel provvedimento gli articoli aggiuntivi preannunciati dall'onorevole Piccinelli, sulla cui validità mi sembra comunque che si sia verificata una completa identità di vedute tra i componenti la Commissione.

PICCINELLI. Mi permetto sottolineare che il collega Marzotto Caotorta ha perfettamente ragione quando richiama la nostra attenzione sulla circostanza che esiste un disegno di legge pendente presso il Senato e contenente norme di un certo tipo, analoghe a quelle che formano oggetto dei miei articoli aggiuntivi; però debbo anche far rilevare che di tale disegno di legge non è stato ancora iniziato l'esame né sembra che ciò avverrà molto presto, mentre urge risolvere il problema — almeno per quanto riguarda i paraurti — di salvaguardare le vite umane. Non è possibile rinviare *sine die* la soluzione di un problema così importante. Credo sia preciso dovere della Commissione, alla prima occasione che si presenta, tener conto del fatto che ogni giorno che passa vi sono molte persone che muoiono o rimangono ferite per la mancanza di una precisa disposizione in materia. Mi permetto quindi sottolineare l'opportunità di cogliere questa occasione, anche se forse non è la più appropriata, per adottare queste norme di minima salvaguardia della vita umana.

KORACH. Vorrei concludere dicendo che è utile rimandare la discussione alla prossima seduta, in modo che sia anche possibile alla Commissione prendere visione (cosa che non è stata fatta) di quella direttiva n. 270 della CEE, per vedere se disciplini o meno tutti gli aspetti dell'omologazione. Però preannuncio subito che il gruppo comunista è d'accordo sui due articoli aggiuntivi dell'onorevole Piccinelli. Altro problema è quello dei veicoli già circolanti e anche su questo siamo d'accordo per un adeguamento che, fra l'altro, è tecnicamente molto facile.

PRESIDENTE. Siamo d'accordo. Vorrei anche ricordare all'onorevole Piccinelli che, fra le proposte di legge assegnate alla nostra Commissione ve ne è una, la n. 1817, che propone l'adozione di una fascia paraurti ela-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1973

stica posteriore proprio per camion, rimorchi, eccetera.

PICCINELLI. Sarebbe bene che fosse messa all'ordine del giorno in modo da poterne discutere congiuntamente.

PRESIDENTE. D'accordo.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Mi riservo di dare una risposta la prossima settimana ai quesiti che mi sono stati rivolti, in attesa del parere della I Commissione per quanto concerne l'articolo 5 nel testo emendato. Per quanto riguarda l'opportunità, la necessità e l'urgenza degli articoli aggiuntivi proposti, siamo

tutti d'accordo; si tratta soltanto di stabilire se sia opportuno inserirli in questo provvedimento o di attendere che ci giunga il disegno di legge già presentato al Senato per collocarli in quella sede.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 11,30.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO