

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE  
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

26.

## SEDUTA DI MARTEDÌ 30 OTTOBRE 1973

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE PICCINELLI

## INDICE

	PAG.
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Seguito della discussione e approvazione</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) . . . . .	391
PRESIDENTE . . . . .	391, 392, 393, 394, 395
BAGHINO . . . . .	393
CENGARLE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . .	391, 393, 395
KORACH . . . . .	392, 393, 394, 395
MARZOTTO CAOTORTA . . . . .	392, 393, 394, 395
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	396

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 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 alla omologazione dei veicoli a motore o dei loro rimorchi ».

Come i colleghi ricordano, nella seduta del 17 ottobre scorso avevamo dovuto accantonare l'articolo 5, avendo il relatore presentato ad esso un emendamento che la Commissione aveva approvato, decidendo però di richiedere il parere della II Commissione affari costituzionali sul testo così emendato. Avendo detta Commissione espresso al riguardo parere favorevole, possiamo ora procedere all'approvazione definitiva dell'articolo 5 nella nuova formulazione.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Sono favorevole all'emendamento Marzotto Caotorta.

La seduta comincia alle 15,30.

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

(È approvato).

KORACH. Con le modifiche proposte, l'articolo 5 ora ha assunto il suo vero significato e pertanto cadono le riserve da me precedentemente avanzate al riguardo.

PRESIDENTE. Pongo pertanto in votazione in via definitiva l'emendamento proposto dal relatore, onorevole Marzotto Caotorta, tendente a sostituire, al primo comma, 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 ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 5 che, in seguito alle modifiche apportate, risulta così formulato:

#### ART. 5.

I veicoli di cui all'articolo 1, ai quali uno Stato membro della CEE abbia rilasciato l'omologazione CEE e 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 abbia concesso l'omologazione CEE.

(È approvato).

Essendo stati approvati nella precedente seduta gli altri articoli del disegno di legge, passiamo ora all'esame degli articoli aggiuntivi.

In una precedente seduta io stesso avevo presentato i seguenti due articoli aggiuntivi, già accantonati in attesa di precisazioni del Ministero:

#### ART. 8-ter.

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 rila-

sciata la carta di circolazione dovranno essere muniti di paraurti entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

#### ART. 8-quater.

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.

Anche a seguito di chiarimenti fornitimi dal competente dicastero, li ritiro.

Presento invece il seguente articolo aggiuntivo:

#### ART. 8-quinquies.

Le prescrizioni contenute nelle direttive comunitarie 71/127/CEE relative ai retrovisori, nonché quelle contenute nella direttiva 70/221 CEE relativamente alla parte seconda, concernente disposizioni di protezione posteriore, si applicano entro 24 mesi dall'entrata in vigore della presente legge ai veicoli indicati all'articolo 1 circolanti con targa nazionale.

Chiunque circoli con uno dei veicoli soggetti agli obblighi del precedente comma e non rispondenti agli obblighi stessi è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 10.000 a 50.000.

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.

Essendone chiaro lo spirito riformatore, rinuncio ad illustrarlo.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Scopo di questo articolo aggiuntivo, che dichiaro di accettare e che condivido pienamente, è quello di introdurre subito nel nostro ordinamento — entro il lasso di tempo necessario perché le fabbriche possano adeguarsi alle esigenze di costruzione — alcune norme di sicurezza, relative cioè alla protezione posteriore costituita dal paraurti e dallo specchietto retrovisore aggiuntivo, collocato sul parafrangente.

Queste disposizioni dovrebbero essere applicate alle nuove automobili omologate, solo a decorrere da una certa data; invece lo spi-

rito dell'articolo aggiuntivo Piccinelli intende applicarle anche alle automobili in circolazione.

Faccio osservare che dovrebbe essere rivisto anche l'articolo 8 del provvedimento in esame, precedentemente approvato in una formulazione non molto coerente con quella degli altri articoli. Infatti, mentre l'articolo 8, nella formulazione da me inizialmente proposta, si riferiva all'applicazione delle norme della CEE, da considerare obbligatorie solo ad avvenuto completamento della omologazione CEE, con l'articolo 8 così come è stato approvato tale applicazione è solo facoltativa ed in relazione ad alcune norme via via emanate. In base all'articolo aggiuntivo 8-*quinquies* invece, anche le norme della CEE debbono essere applicate, anche se solo parzialmente, in attesa di una normativa completa.

Dovrebbe pertanto essere ulteriormente modificato l'articolo 8, rendendo obbligatoria e non facoltativa l'applicazione delle norme CEE, man mano emanate, e ciò nello spirito dell'articolo 1 del disegno di legge, e dell'intero provvedimento, che è, infatti, quello di applicare subito le varie norme via via emanate, secondo quanto appunto prevede l'articolo aggiuntivo Piccinelli.

Raccomando quindi alla Commissione l'approvazione di tale articolo aggiuntivo, ma propongo altresì di modificare l'articolo 8 nel senso di eliminare il riferimento alla « richiesta dell'interessato » per l'immediata applicazione delle norme emanate dalla CEE.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo accetta l'articolo aggiuntivo Piccinelli e condivide le osservazioni del relatore.

PRESIDENTE. Faccio presente che l'articolo 8 è stato già approvato in una precedente seduta e non può più quindi essere modificato; tutt'al più si potrebbe presentare un ulteriore articolo aggiuntivo per risolvere la questione.

KORACH. Ma con l'articolo aggiuntivo Piccinelli, noi stabiliremmo un meccanismo in contrasto con l'articolo 8.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Vi è, in effetti, una certa contraddizione tra le due norme.

BAGHINO. In base all'articolo 8 aggiuntivo proposto dall'onorevole Piccinelli e che prevede alcune pene, se la CEE dovesse, per quelle norme che fanno riferimento all'articolo

8, adottare direttive diverse, una volta approvato questo provvedimento, come ci regoleremo? Mi sembra che questo articolo aggiuntivo annulli l'impostazione dell'articolo 8, tant'è vero che il relatore ha prospettato la ipotesi di una sua correzione o l'inserimento di ulteriore articolo aggiuntivo. Credo, insomma, che l'articolo 8, così come è stato approvato, non chiuda la possibilità di applicare le direttive man mano che queste vengono adottate. Io ritengo che se approvassimo l'articolo aggiuntivo, fatalmente complicheremmo la situazione, per chiarire la quale forse basterebbero un ordine del giorno o una dichiarazione esplicita del Governo, che interpretassero l'articolo 8, in modo da precisarne la portata rispetto all'articolo aggiuntivo Piccinelli. Occorre comunque trovare un marchingegno per risolvere questo problema.

PRESIDENTE. Vorrei chiarire perché presentai gli articoli aggiuntivi che ho prima ritirato e perché ho ora presentato questo nuovo articolo aggiuntivo. La direttiva della CEE del 30 marzo 1970, n. 70/221 prevede che gli autoveicoli da omologare debbano essere provvisti di paraurti; pertanto, una norma che avesse previsto l'obbligo di apporre i paraurti agli autoveicoli da sottoporre all'omologazione sarebbe stata pleonastica: Rimane però da risolvere il grave problema degli autocarri e dei loro rimorchi che circolano sul territorio nazionale e che sono sprovvisti di paraurti; per questo ho presentato l'articolo aggiuntivo in esame, in cui si stabilisce appunto che le prescrizioni contenute nelle direttive comunitarie relative ai retrovisori ed ai dispositivi di protezione posteriore si applichino, entro ventiquattro mesi dall'entrata in vigore della legge, ai veicoli indicati all'articolo 1 circolanti con targa nazionale; in tal modo non vi sarebbe più una normativa nazionale difforme da quella europea, ma un'unica normativa.

KORACH. Ho l'impressione che sull'articolo aggiuntivo Piccinelli non tutti i colleghi abbiano le idee chiare. All'articolo 1 del disegno di legge è stato stabilito che le future omologazioni della CEE saranno recepite automaticamente dalla nostra legislazione (evidentemente l'omologazione in Italia non può rispondere ad una normativa CEE globale, che non esiste, ma deve rispondere immediatamente e obbligatoriamente a quella parte di tale normativa che è già in vigore). L'articolo 8 nel testo già approvato secondo la formulazione proposta dal relatore, invece,

prevede un tipo di omologazione facoltativa, in relazione alle prescrizioni tecniche man mano emanate dal Ministero dei trasporti in attuazione delle direttive comunitarie e ciò lo pone in chiaro contrasto con l'articolo aggiuntivo Piccinelli che stiamo esaminando. Infatti, non si può dire in un articolo che le norme CEE sono obbligatorie e in un altro che sono facoltative; ciò inoltre sarebbe in contrasto con le norme CEE, perché, mentre a Bruxelles accogliamo una certa normativa sul piano comunitario, nel nostro paese la rendiamo facoltativa. La mia osservazione resta vera anche se poi, all'interno della stessa CEE, vi è stato un certo ripensamento, nel senso che si è detto che, all'interno degli Stati membri, le norme comunitarie potevano essere considerate facoltative, con la conseguenza di creare, ovviamente, una certa confusione, perché in tal modo ogni Stato membro potrebbe applicare tali norme ai veicoli importati, esonerandone i propri.

L'altro punto su cui desidero soffermarmi è l'articolo aggiuntivo Piccinelli, che mi lascia perplesso, perché rende obbligatorio l'adattamento a due prescrizioni della CEE anche per gli autoveicoli già circolanti, e non solo per quelli che ancora devono essere omologati. D'altra parte, per quanto riguarda i paraurti, si potrebbe benissimo provvedere senza far ricorso ad un aumento della produzione nazionale nel settore, limitandoci ad imporre l'applicazione di putrelle ai veicoli.

Anche l'altra prescrizione della CEE, quella sullo specchietto retrovisore, mi lascia perplesso; mentre per i paraurti, infatti, si può essere spinti ad agire dall'importanza del problema (specialmente nel nord, durante l'inverno, si riscontra un'altissima percentuale di decessi per incidenti dovuti a tamponamenti di autocarri da parte di autovetture, con conseguente incendio e così via) la questione dello specchietto retrovisore non mi sembra molto rilevante.

**PRESIDENTE.** Vorrei cercare di chiarire meglio il significato del mio articolo aggiuntivo. Si tratta, in sostanza, di introdurre nel provvedimento in esame una norma che tenga conto della pericolosità degli autocarri circolanti, non provvisti di paraurti.

In verità mi ero contemporaneamente posto il problema se non fosse il caso di applicare alcune disposizioni CEE per la circolazione anche dei veicoli già omologati.

Esaminata però la situazione, e visto che la materia o è regolata dal codice della strada, o presenta problemi di troppo difficile so-

luzione (le misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico, ad esempio, oppure la costruzione di speciali serbatoi di carburante con caratteristiche antiurto), ho constatato che le uniche disposizioni CEE immediatamente applicabili - e di un certo valore pratico - potevano essere quelle relative allo specchietto retrovisore e al paraurti posteriore. Soprattutto nel primo caso si tratta di una modifica che costa poco e che potrebbe evitare molti tamponamenti pericolosissimi, soprattutto in fase di sorpasso sull'autostrada.

Sono disposto a non insistere sul mio articolo aggiuntivo, però, dal momento che ci accingiamo a varare un provvedimento importante, facciamo in modo che esso sia il più completo e razionale possibile.

**KORACH.** Però l'inserimento dello specchietto retrovisore è sempre un'operazione di più vasta portata di quella che comporta l'obbligo del paraurti posteriore, che interessa un limitato numero di autocarri, e precisamente quelli a cassone alto; e poi, ripeto, è una questione che non interessa l'industria, perché il paraurti di un autocarro è un accessorio piuttosto semplice e facilmente sostituibile con delle putrelle di facile applicazione.

**MARZOTTO CAOTORTA, Relatore.** Onorevole Korach, le posso leggere alcune disposizioni della CEE in proposito: « Dispositivi di protezione posteriori: la parte posteriore del telaio o delle parti essenziali della carrozzeria, per tutta la sua larghezza, non deve essere alta da terra più di 70 centimetri, quando la distanza tra l'ultimo asse e il punto estremo posteriore del veicolo è superiore ad un metro. Se questa prescrizione non è soddisfatta, il veicolo deve essere munito di un dispositivo di protezione posteriore che risponda alle condizioni di montaggio in appresso specificate.

Condizioni di montaggio dei dispositivi di protezione posteriore: la parte inferiore del dispositivo di protezione posteriore deve essere situata a meno di 70 centimetri dal suolo a veicolo vuoto. La larghezza del dispositivo di protezione posteriore, nel posto in cui è sistemato, non deve superare quella del veicolo né esserle inferiore di oltre 10 centimetri da ogni lato. Il dispositivo di protezione posteriore deve essere sistemato il più vicino possibile alla parte posteriore del veicolo e non deve distare più di 60 centimetri dal punto estremo posteriore del veicolo.

Le estremità del dispositivo di protezione posteriore non devono essere curvate all'in-

dietro. Il dispositivo di protezione posteriore deve essere solidamente fissato ai longheroni o a ciò che ne fa le veci.

Il dispositivo di protezione posteriore deve avere una resistenza alla flessione almeno equivalente a quella di una barra d'acciaio la cui sezione diritta abbia un modulo di resistenza alla flessione di 20 centimetri cubi.

In deroga alle disposizioni di cui sopra, i veicoli delle categorie in appresso indicate possono non avere un dispositivo di protezione posteriore:

motrici per semirimorchi;

rimorchi costituiti di carrelli monoassi, ed altri rimorchi analoghi destinati al trasporto di tronchi d'albero, o di altri materiali molto lunghi;

veicoli per i quali l'esistenza di un dispositivo di protezione posteriore è incompatibile con la loro utilizzazione ».

Si tratta, come vede, onorevole Korach, di norme generali ma molto precise, ormai applicate in tutta Europa e cui quindi occorre fare riferimento.

KORACH. Credo che non si dovrebbero creare ulteriori problemi, perché introdurre l'obbligo dello specchietto retrovisore, significherebbe costringere l'industria a fornire alcuni milioni di specchietti in più del normale.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. La nostra industria automobilistica produce una grande quantità di specchietti retrovisori e quindi non dobbiamo pensare che il costo relativo sia elevato. Accetto l'articolo aggiuntivo in esame solo perché ritengo che, approvandolo, si possano salvare molte vite umane. Non vi sono altri motivi dietro la posizione del Governo, ma solo la richiesta dell'applicazione di un ulteriore sistema di sicurezza sulle automobili di produzione nazionale, sistema che già le nostre fabbriche applicano sui veicoli destinati all'esportazione.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Il problema del coordinamento dell'articolo aggiuntivo Piccinelli con il testo dell'articolo 8 precedentemente approvato potrebbe essere risolto approvando un ulteriore articolo aggiuntivo il quale prevedesse che le prescrizioni tecniche man mano emanate dal ministro dei trasporti e dell'aviazione civile in attuazione delle direttive comunitarie, possano essere rese obbligatorie con decreto dello stesso ministro, in sostituzione di quelle concernenti l'omologazione

nazionale o l'approvazione dei tipi di dispositivi previsti dagli articoli 53 e 78 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, anche prima che siano completate le prescrizioni tecniche necessarie per procedere all'omologazione CEE.

KORACH. Anche in relazione a ciò che fanno gli altri paesi.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. È un sistema che permetterebbe anche una maggiore elasticità.

PRESIDENTE. L'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato il seguente articolo aggiuntivo 8-*sezies*, salva diversa collocazione in sede di coordinamento:

ART. 8-*sezies*.

« Le prescrizioni tecniche man mano emanate dal ministro dei trasporti e dell'aviazione civile in attuazione delle direttive comunitarie, possono essere rese obbligatorie con decreto dello stesso ministro, anche prima che siano completate le prescrizioni tecniche necessarie per procedere all'omologazione CEE, in sostituzione di quelle concernenti l'omologazione nazionale o l'approvazione dei tipi di dispositivi previsti, 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 ».

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

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 8-*quinquies* Piccinelli, di cui ho già dato lettura, accettato dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo Marzotto Caotorta; accettato dal Governo.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato a procedere al coordinamento del disegno di legge.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1973

**Votazione segreta.**

**PRESIDENTE.** Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « 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):

Presenti . . . . .	24
Votanti . . . . .	16
Maggioranza . . . . .	9
Voti favorevoli . . . . .	15
Voti contrari . . . . .	1

Hanno dichiarato di astenersi n. 8 deputati.

*(La Commissione approva).*

*Hanno preso parte alla votazione:*

Amodio, Baghino, Becciu, Belci, Bodrito Antonio, Canestrari, Dal Maso, Di Leo, Lombardi Giovanni Enrico, Marzotto Caotorta, Merli, Piccinelli, Pisanu, Pumilia, Russo Ferdinando e Volpe.

*Hanno dichiarato di astenersi:*

Baldassari, Carri, Ceravolo, Foscarini, Guglielmino, Korach, Pani e Scipioni.

**La seduta termina alle 15,45.**

---

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI**

Dott. **GIORGIO SPADOLINI**

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO